



gent:

Mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek bij de Gentenaren

Onderzoeksbureau M.A.S.

Tel 016 22 69 67 / info@masresearch.be

Eindrapport

Januari 2019

Colofon

Opdrachtgever	Mobiliteitsbedrijf Stad Gent Begga Van Cauwenberge, adjunct van de directie
Onderzoeksbureau	M.A.S. Brusselsesteenweg 46 A, 3000 Leuven
Projectuitvoering	Anita Claes, projectcoördinator
	Nele Van Der Donckt, sr. adviseur
	Dirk Buyens, sr. adviseur
Datum	Januari 2019
Status document	Eindrapport

Inhoud

1.	ALGEMEEN.....	11
1.1	VOORWERP VAN DE STUDIE.....	11
1.2	OPBOUW VAN HET RAPPORT.....	11
2.	METHODOLOGIE – TECHNISCHE RAPPORTERING.....	12
2.1	VOORBEREIDING EN OPZET VAN HET ONDERZOEK.....	13
2.1.1	METHODIEK VAN BEVRAGING.....	13
2.1.2	VRAGENLIJST INCLUSIEF VERPLAATSINGSDAGBOEKJE.....	13
2.1.3	THEORETISCHE STEEKPROEF.....	16
2.2	UITVOERING VAN HET VELDWERK.....	19
2.2.1	VOORBEREIDING EN AFHANDELING EFFECTIEVE ZENDING(EN).....	19
2.2.2	ONLINE VRAGENLIJST.....	22
2.2.3	(NON-)RESPONS.....	22
2.2.4	CONTROLE EN KWALITEIT VAN DE ENQUÊTES.....	29
2.2.5	BETROUWBAARHEID EN REPRESENTATIVITEIT VAN DE STEEKPROEF.....	29
2.2.6	VERGELIJKING RESULTATEN MOBILITEITSONDERZOEK MET ANDERE ONDERZOEKEN.....	34
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.....	43
3.	RESULTATEN ONDERZOEK.....	45
3.1	PROFIELSCHETS VAN DE RESPONDENTEN.....	47
3.1.1	GESLACHT, LEEFTIJD EN WOONPLAATS.....	47
3.1.2	HERKOMST VAN DE RESPONDENT.....	49
3.1.3	SAMENSTELLING VAN HET HUISHOUDEN.....	50
3.1.4	ONDERWIJSNIVEAU.....	53
3.1.5	TEWERKSTELLING.....	55
3.1.6	LOCATIE VAN WERK OF SCHOOL.....	57
3.1.7	TELEWERK.....	61
3.2	VERPLAATSINGSGEDRAG IN DETAIL MIDDELS HET VERPLAATSINGSDAGBOEKJE.....	62
3.2.1	AANTAL VERPLAATSINGEN.....	64
3.2.2	VERPLAATSINGSWIJZE - HOOFDVERVOERSWIJZE.....	65
3.2.3	VERPLAATSINGSMOTIEF.....	68
3.2.4	VERPLAATSINGSMOTIEF EN VERPLAATSINGSWIJZE.....	70
3.2.5	AFSTAND EN DUURTIJD VAN EEN VERPLAATSING.....	75
3.2.6	AFSTAND EN HOOFDVERVOERSWIJZE VAN EEN VERPLAATSING.....	76
3.2.7	AFSTAND EN HOOFDVERVOERSWIJZE VAN WOON-WERKVERPLAATSINGEN.....	78
3.2.8	HOOFDVERVOERSWIJZE PER STADSDEEL.....	79
3.2.9	HOOFDVERVOERSWIJZE NAAR LOCATIE WOONPLAATS (BINNEN/ROND/BUITEN R40).....	82
3.2.10	HOOFDVERVOERSWIJZE PER LIGGING SCHOOL/WERK BINNEN OF BUITEN STADSRING.....	84
3.2.11	HOOFDVERVOERSWIJZE NAAR LOCATIE WINKEL (BINNEN/BUITEN R40).....	87
3.2.12	AFSTAND EN HOOFDVERVOERSWIJZE VAN WINKELVERPLAATSINGEN.....	88

Inhoud

3.3	MOBILITEIT IN GENT	89
3.3.1	VERVOERSMIDDELENBEZIT	89
3.3.2	PARKEREN	97
3.3.3	MOBILITEITSBELEVING	104
3.3.4	VERKEERSLEEFBAARHEID IN DE BUURT.....	120
3.4	MOBILITEIT IN DE BINNENSTAD.....	131
3.4.1	BELEVING VAN HET CIRCULATIEPLAN	131
3.4.2	VERPLAATSINGEN NAAR, VAN EN IN DE BINNENSTAD	148
3.4.3	BEREIKBAARHEID VAN DE BINNENSTAD	158
3.4.4	VERKEERSLEEFBAARHEID IN DE BINNENSTAD	167
4.	SYNTHESE	175
5.	BIJLAGEN	194
5.1	VRAGENLIJST VOLWASSENEN	194
5.2	VRAGENLIJST JONGEREN	217

Tabellen

Tabel 1: Overzicht foutenmarge bij 95% betrouwbaarheidsinterval, voor stad Gent en de verscheidene stadsdelen _____	16
Tabel 2: Overzicht populatie en te realiseren steekproef – naar herkomst, leeftijd en stadsdeel _____	17
Tabel 3: Tijdschema betreffende het gespreid uitsturen van de zending _____	20
Tabel 4: Overzicht bruto- en netto respons, naar methode van ontvangst _____	22
Tabel 5: Algemene respons / non-respons per zending _____	23
Tabel 6: Overzicht responscijfers naar stadsdeel _____	23
Tabel 7: Overzicht responscijfers naar woonplaats t.a.v. stadsring R40 _____	23
Tabel 8: Overzicht responscijfers naar geslacht _____	24
Tabel 9: Overzicht responscijfers naar leeftijd _____	24
Tabel 10: Overzicht responscijfers naar herkomst _____	25
Tabel 11: Overzicht bruto- en netto respons, naar opgegeven invuldag verplaatsingsdagboekje _____	25
Tabel 12: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar methode van ontvangst _____	26
Tabel 13: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar stadsdeel _____	26
Tabel 14: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar woonplaats t.a.v. stadsring R40 _____	27
Tabel 15: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar geslacht _____	27
Tabel 16: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar leeftijd _____	28
Tabel 17: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar herkomst _____	28
Tabel 18: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar invuldag verplaatsingsdagboekje _____	28
Tabel 19: Foutenmarge steekproef, op niveau stadsdelen en Gent totaliteit _____	30
Tabel 20: Verdeling van de populatie (%) – naar herkomst, leeftijd en stadsdeel _____	31
Tabel 21: Verdeling van de netto gerealiseerde steekproef (%) – naar herkomst, leeftijd en stadsdeel _____	31
Tabel 22: Evaluatie verdeling netto gerealiseerde steekproef t.o.v. verdeling populatie (%) – naar herkomst, leeftijd en stadsdeel _____	31
Tabel 23: Vergelijking populatie en netto steekproef – naar herkomst, leeftijd en stadsdeel _____	32
Tabel 24: Wegingcoëfficiënten _____	33
Tabel 25: Overzicht gehanteerde wegeningen Mobiliteitsonderzoek 2018, Mobiliteitsonderzoek 2015 en Circulatieplan 2017 _____	35
Tabel 26: Wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2018 bij de vergelijking met Mobiliteitsonderzoek 2015 _____	37
Tabel 27: Wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2018 bij de vergelijking met de bevraging Circulatieplan 2017 _____	37
Tabel 28: Voorbeeld van een frequentietabel _____	38
Tabel 29: Voorbeeld van een kruistabel _____	39
Tabel 30: Interpretatie van een positieve of negatieve correlatie _____	46
Tabel 31: Geslacht van de respondenten, naar stadsdeel _____	47
Tabel 32: Leeftijd van de respondenten, naar stadsdeel _____	48
Tabel 33: Postcode van de respondenten, naar stadsdeel _____	48

Tabel 34: Herkomst van de respondenten, naar stadsdeel _____	49
Tabel 35: Samenstelling van het huishouden, naar stadsdeel _____	50
Tabel 36: Aantal gezinsleden, naar stadsdeel _____	52
Tabel 37: Leeftijd van het jongste kind, naar stadsdeel _____	53
Tabel 38: Hoogst behaalde diploma van de respondenten, naar stadsdeel _____	53
Tabel 39: Tewerkstellingsstatuut, met gedetailleerd overzicht van niet-beroepsactieve respondenten, naar stadsdeel _____	56
Tabel 40: Aantal uren gewerkt per week, naar stadsdeel _____	56
Tabel 41: Ligging werkplaats t.a.v. stadsring R40 (binnen/buiten), naar ligging woonplaats t.a.v. stadsring R40 (binnen/rond/buiten) _____	58
Tabel 42: Plaats van tewerkstelling, naar stadsdeel _____	58
Tabel 43: Ligging school, naar stadsdeel _____	59
Tabel 44: Ligging werk/school t.a.v. stadsring R40 (binnen/buiten), naar ligging woonplaats t.a.v. stadsring R40 (binnen/rond/buiten) _____	60
Tabel 45: Aantal dagen per week thuiswerken (=telewerk), naar stadsdeel _____	61
Tabel 46: Al dan niet van thuis uit werken (=telewerk), naar plaats van tewerkstelling _____	61
Tabel 47: Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag door Gentse burgers (10 jaar en ouder: N=229.925; alle leeftijden: N=259.579) _____	65
Tabel 48: Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) _____	66
Tabel 49: Motief om zich te verplaatsen (Aantal verplaatsingen) _____	69
Tabel 50: Afstand van de verplaatsingen (Aantal verplaatsingen) _____	75
Tabel 51: Duurtijd van de verplaatsingen (Aantal verplaatsingen) _____	75
Tabel 52: Hoofdvervoerswijze, naar stadsdeel (Aantal verplaatsingen) _____	80
Tabel 53: Hoofdvervoerswijze, naar ligging van de woonplaats binnen, rond of buiten de stadsring R40 (Aantal verplaatsingen) _____	83
Tabel 54: Motief "Werken" naar hoofdvervoerswijze, ligging werk (binnen/buiten R40) & ligging woonplaats (binnen/rond/buiten R40) (Aantal verplaatsingen) _____	86
Tabel 55: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Totaal aan wagens _____	93
Tabel 56: Voertuigen in het gezin, naar gezinsgrootte – Totaal aan wagens _____	94
Tabel 57: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Eigen wagen _____	94
Tabel 58: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Bedrijfswagen _____	95
Tabel 59: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Motor _____	92
Tabel 60: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Bromfiets _____	91
Tabel 61: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Fiets _____	89
Tabel 62: Voertuigen in het gezin, naar gezinsgrootte – Fiets _____	90
Tabel 63: Stelplaats van alle fietsen thuis, naar stadsdeel – Totaal aantal fietsen _____	97
Tabel 64: Stelplaats van fiets op werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die met fiets naar het werk / school gaan _____	98
Tabel 65: Stelplaats van fiets in binnenstad, naar stadsdeel – Respondenten die met fiets naar binnenstad gaan _____	99
Tabel 66: Stelplaats van alle wagens thuis (maximum drie wagens per respondent), naar stadsdeel – Totaal aantal wagens _____	100

Tabel 67: Stelplaats van wagen op werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die met wagen naar het werk / school gaan _____	101
Tabel 68: Stelplaats van wagen in binnenstad, naar stadsdeel – Respondenten die met wagen naar binnenstad gaan _____	102
Tabel 69: Frequentie gebruik maken van de taxi in Gent, naar stadsdeel _____	116
Tabel 70: Verkeersleefbaarheid in de buurt (1), naar sector binnenstad _____	121
Tabel 71: Verkeersleefbaarheid in de buurt (2), naar sector binnenstad _____	122
Tabel 72: Verkeersleefbaarheid in de buurt (3), naar sector binnenstad _____	124
Tabel 73: Verkeersleefbaarheid in de buurt (5), naar sector binnenstad _____	126
Tabel 74: Verkeersleefbaarheid in de buurt (8), naar sector binnenstad _____	130
Tabel 75: Acties ondernomen n.a.v. de invoering van het Circulatieplan, naar stadsdeel _____	132
Tabel 76: Frequentie winkelen in de binnenstad van Gent, naar stadsdeel _____	143
Tabel 77: Invloed Circulatieplan op frequentie winkelen in de binnenstad, naar stadsdeel _____	145
Tabel 78: Redenen tot niet-verplaatsing van, naar of in de binnenstad, naar stadsdeel (meerdere antwoorden mogelijk) _____	149
Tabel 79: Doel en manier van verplaatsingen gemaakt van, naar en in binnenstad Gent _____	151

Figuren

Figuur 1: Indeling volgens stadsdeel _____	40
Figuur 2: Indeling volgens ligging ten aanzien van de stadsring R40 _____	41
Figuur 3: Indeling volgens stadsgewest _____	42
Figuur 4: Ligging van woonplaats binnen, rond of buiten de stadsring R40, naar stadsdeel _____	49
Figuur 5: Samenstelling van het huishouden, naar leeftijd (N totaal=2.068) _____	51
Figuur 6: Onderwijsniveau, naar stadsdeel _____	54
Figuur 7: Tewerkstellingsstatuut van de respondenten, naar stadsdeel _____	55
Figuur 8: Plaats van tewerkstelling m.b.t. de stadsring R40, naar stadsdeel _____	57
Figuur 9: Plaats van school m.b.t. de stadsring R40, naar stadsdeel _____	59
Figuur 10: Plaats van tewerkstelling of school m.b.t. de stadsring R40, naar stadsdeel _____	60
Figuur 11: Heeft de respondent zich op de opgegeven dag verplaatst, naar dag van de week (N totaal=2.038) _____	64
Figuur 12: Modal split – Aantal verplaatsingen naar hoofdvervoerswijze (N totaal aantal verplaatsingen=4.464) _____	66
Figuur 13: Hoofdvervoerswijze, naar herkomst van respondent (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.464 verplaatsingen) _____	67
Figuur 14: Hoofdvervoerswijze, naar editie Mobiliteitsonderzoek (Aantal verplaatsingen) (2018: N totaal=4.702 verplaatsingen; 2015: N totaal=4.974 verplaatsingen) _____	68
Figuur 15 : Modal split – Aantal verplaatsingen naar motief (N totaal aantal verplaatsingen=2.617) _____	69
Figuur 16: Verplaatsingsmotief, naar editie Mobiliteitsonderzoek (Aantal verplaatsingen) (2018: N totaal=2.762 verplaatsingen; 2015: N totaal=3.063 verplaatsingen) _____	70
Figuur 17: Hoofdvervoerswijze, naar Motief (N totaal=4.464 verplaatsingen) – Modal split per motief _____	71
Figuur 18: Hoofdvervoerswijze per Motief, naar editie Mobiliteitsonderzoek (2018: N totaal=2.767 verplaatsingen; 2015: N totaal=3.089 verplaatsingen) _____	73
Figuur 19: Motief, naar hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=2.617 verplaatsingen) _____	74
Figuur 20: Afstand, naar hoofdvervoerswijze (N totaal=4.464 verplaatsingen) _____	76
Figuur 21: Afstand en hoofdvervoerswijze, naar editie Mobiliteitsonderzoek (2018: N totaal=4.702 verplaatsingen; 2015: N totaal=4.974 verplaatsingen) _____	77
Figuur 22: Afstand van woon-werkverplaatsingen, naar hoofdvervoerswijze (N totaal=655 verplaatsingen) _____	78
Figuur 23: Hoofdvervoerswijze, naar stadsdeel (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.464 verplaatsingen) _____	79
Figuur 24: Hoofdvervoerswijze per Stadsdeel, naar editie Mobiliteitsonderzoek (2018: N totaal=4.702 verplaatsingen; 2015: N totaal=4.974 verplaatsingen) _____	81
Figuur 25: Hoofdvervoerswijze, naar ligging van de woonplaats binnen, rond of buiten de stadsring R40 (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.464 verplaatsingen) _____	82
Figuur 26: Hoofdvervoerswijze per ligging woonplaats (binnen/rond/buiten R40), naar editie Mobiliteitsonderzoek (2018: N totaal=4.702 verplaatsingen; 2015: N totaal=4.974 verplaatsingen) _____	84
Figuur 27: Hoofdvervoerswijze, naar ligging van de school / het werk binnen of buiten de stadsring R40 (Aantal verplaatsingen) (N totaal=3.566 verplaatsingen) _____	84

Figuur 28: Hoofdvervoerswijze, naar motief 'winkelen, boodschappen doen' & ligging winkel (binnen/buiten R40) (Aantal verplaatsingen) (N totaal=449 verplaatsingen)	87
Figuur 29: Afstand van winkerverplaatsingen, naar hoofdvervoerswijze (N totaal=462 verplaatsingen)	88
Figuur 30: Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (1), naar stadsdeel	104
Figuur 31: Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (2), naar stadsdeel	105
Figuur 32: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (1), naar stadsdeel	106
Figuur 33: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (2), naar stadsdeel	107
Figuur 34: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (3), naar stadsdeel	108
Figuur 35: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (4), naar stadsdeel	109
Figuur 36: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (5), naar stadsdeel	110
Figuur 37: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (1), naar stadsdeel	111
Figuur 38: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (2), naar stadsdeel	112
Figuur 39: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (3), naar stadsdeel	113
Figuur 40: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (4), naar stadsdeel	114
Figuur 41: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (5), naar stadsdeel	115
Figuur 42: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de taxi, naar stadsdeel	117
Figuur 43: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen, naar stadsdeel	118
Figuur 44: Mobiliteitsbeleving in de buurt – communicatie, naar stadsdeel	119
Figuur 45: Verkeersleefbaarheid in de buurt (1), naar stadsdeel	120
Figuur 46: Verkeersleefbaarheid in de buurt (2), naar stadsdeel	121
Figuur 47: Verkeersleefbaarheid in de buurt (3), naar stadsdeel	123
Figuur 48: Verkeersleefbaarheid in de buurt (4), naar stadsdeel	124
Figuur 49: Verkeersleefbaarheid in de buurt (5), naar stadsdeel	125
Figuur 50: Verkeersleefbaarheid in de buurt (6), naar stadsdeel	127
Figuur 51: Verkeersleefbaarheid in de buurt (7), naar stadsdeel	128
Figuur 52: Verkeersleefbaarheid in de buurt (8), naar stadsdeel	129
Figuur 53: Verkeersleefbaarheid in de buurt (8), naar ligging van de woonplaats binnen, rond of buiten de stadsring R40	129
Figuur 54: Beleving van het Circulatieplan, naar stadsdeel	131
Figuur 55: Acties ondernomen naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan, totaal	134
Figuur 56: Beleving van het Circulatieplan, naar stadsdeel	146
Figuur 57: Beleving van het Circulatieplan, naar stadsdeel	147
Figuur 58: Verplaatsing gemaakt van, naar of in de binnenstad na invoering Circulatieplan, naar stadsdeel	148
Figuur 59: Vlotter verplaatsen van, naar en in de binnenstad na invoering van Circulatieplan	158
Figuur 60: Aangenamer verplaatsen van, naar en in de binnenstad na invoering van Circulatieplan	161
Figuur 61: Veiliger verplaatsen van, naar en in de binnenstad na invoering van Circulatieplan	164
Figuur 62: Verkeersleefbaarheid in de binnenstad (1), naar stadsdeel	167
Figuur 63: Verkeersleefbaarheid in de binnenstad (2), naar stadsdeel	168
Figuur 64: Verkeersleefbaarheid in de binnenstad (3), naar stadsdeel	169
Figuur 65: Verkeersleefbaarheid in de binnenstad (4), naar stadsdeel	170

Figuur 66: Verkeersveiligheid in de binnenstad (5), naar stadsdeel _____ 171

Figuur 67: Verkeersleefbaarheid in de binnenstad (6), naar stadsdeel _____ 172

Figuur 68: Verkeersleefbaarheid in de binnenstad (7), naar stadsdeel _____ 173

Figuur 69: Verkeersleefbaarheid in de binnenstad (8), naar stadsdeel _____ 174

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 stadsdeel, zijnde Gent noordoost, Gent zuidwest, Gent rand en Gent Centrum. 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 o.b.v. het verplaatsingsdagboekje. Hoofdstuk 3 wordt afgesloten met de resultaten van het onderdeel "Mobiliteit in Gent - Algemeen" en deze van het deel "Mobiliteit in de binnenstad".

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) programmatie vragenlijst inclusief verplaatsingsdagboekje
 - (iii) vaststelling en samenstelling steekproef
2. Uitvoering van het veldwerk (gegevensverzameling)
 - (i) organisatie veldwerk
 - (ii) realisatie van de enquêtes
 - (iii) 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 in 2015 werd door het Mobiliteitsbedrijf aangepast en geoptimaliseerd. Deze versie werd voor nazicht overgemaakt aan M.A.S.

M.A.S. had tot opdracht 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 4 delen, te weten:

- Een inleidend gedeelte¹;
- Deel 1: Algemeen gedeelte;
- Deel 2: Mobiliteit in Gent - Algemeen;
- Deel 3: Mobiliteit in de binnenstad;
- Deel 4: 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 de kanalen waarlangs 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 geboortejaar, de gezinssituatie, de opleiding, de beroepsactiviteit, al dan niet telewerk, de plaats (en postcode) van het werk/de school al dan niet gelegen binnen de stadsring R40.

2.1.2.3 DEEL 2: MOBILITEIT IN GENT

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. Ook wordt nagegaan of het gezin gebruik maakt van de taxi.

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

Voorts krijgen de respondent 26 uitspraken omtrent mobiliteit en verkeersleefbaarheid in hun buurt voorgelegd waarvoor men kan aangeven in welke mate men er al dan niet akkoord mee gaat²; wie wil kan ook bijkomende opmerkingen en suggesties formuleren. Een laatste onderdeel gaat de impact na van de invoering van het Circulatieplan op het verplaatsingsgedrag van de respondent, alsook de aan- of afschaf van specifieke vervoersmodi in het gezin.

² Door middel van een 5-punten Likert schaal gaande van 'helemaal akkoord' tot 'helemaal niet akkoord.'

2.1.2.4 DEEL 3: MOBILITEIT IN DE BINNENSTAD

In dit gedeelte wordt nagegaan of de respondent zich sinds de invoering van het Circulatieplan van, naar of in de binnenstad heeft verplaatst, en met welk vervoersmiddel dit in hoofdzaak was voor een reeks van doeleinden (werk, school, winkelen, ...). Indien men nog 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.

Voorts wordt middels een 5-punten Likertschaal aan de respondent gevraagd of voetgangers, fietsers, tram- of busreizigers en automobilisten zich sinds de invoering van het Circulatieplan vlotter, aangenamer en veiliger van, naar en in de binnenstad kunnen verplaatsen.

Naast de winkelfrequentie in de binnenstad en de eventuele impact hierop van het Circulatieplan, wordt in dit deel tot slot de verkeersleefbaarheid in de binnenstad geëvalueerd middels 8 stellingen.

Ook nu is ruimte voorzien indien de respondent opmerkingen en/of suggesties wil formuleren aangaande het bovenstaande.

2.1.2.5 DEEL 4: 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 kon 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 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.

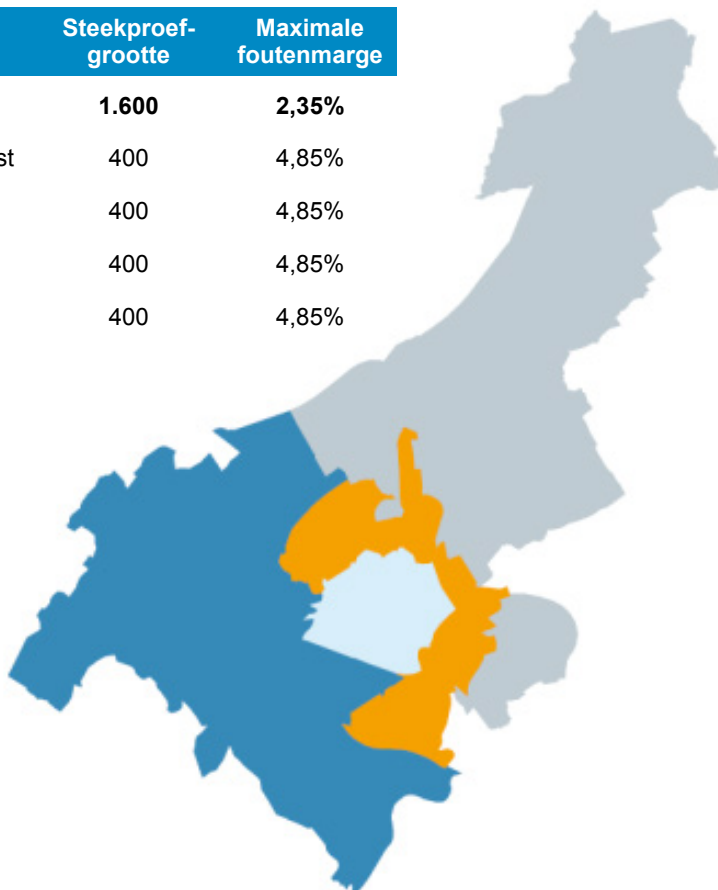
2.1.3.2 NETTO-STEELPROEFGROOTTE

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 stadsdelen (i.c. Gent Centrum, Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest), 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 stadsdelen.

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

	Steekproef-grootte	Maximale foutenmarge
Stad Gent	1.600	2,35%
● Gent Noordoost	400	4,85%
● Gent Zuidwest	400	4,85%
● Gent Rand	400	4,85%
● Gent Centrum	400	4,85%



Naast representatieve uitspraken op het niveau van de stadsdelen en de stad Gent in zijn totaliteit, diende de steekproef bijkomend representatief te zijn inzake leeftijd (leeftijdsklassen van 10 jaar) en herkomst (Belg, niet-Belg en nieuwe Belg)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 stadsdeel werd de steekproef opgedeeld in 96 'cellen'. Deze 96 cellen vormen een proportionele afspiegeling van de corresponderende 96 cellen in de populatie, zij het dat per stadsdeel 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 stadsdeel.

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

POPULATIE	BELGEN								NIEUWE BELGEN								NIET-BELGEN							
	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+	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+
Gent Centrum	1.972	8.566	5.305	3.613	3.897	3.629	2.763	2.846	176	537	633	574	342	164	53	12	374	2.989	2.380	863	488	196	93	38
Gent Noordoost	6.052	5.817	6.824	6.603	7.694	6.426	4.607	3.783	441	853	1.300	1.106	570	198	58	13	501	863	1.184	862	397	231	95	48
Gent Rand	6.953	9.607	9.328	6.358	6.439	5.985	4.614	3.644	1.896	3.107	3.715	3.725	2.327	1.189	408	106	2.187	4.207	4.795	3.168	1.736	915	403	169
Gent Zuidwest	4.455	5.327	4.939	5.117	6.214	5.588	4.284	3.422	178	285	475	388	224	75	25	10	226	751	870	494	254	144	64	37

STEEKPROEF	BELGEN								NIEUWE BELGEN								NIET-BELGEN								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+	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+	
Gent Centrum	19	80	50	34	37	34	26	27	2	5	6	5	3	2	0	0	4	28	22	8	5	2	1	0	400
Gent Noordoost	43	41	48	47	55	45	33	27	3	6	9	8	4	1	0	0	4	6	8	6	3	2	1	0	400
Gent Rand	32	44	43	29	30	28	21	17	9	14	17	17	11	5	2	0	10	19	22	15	8	4	2	1	400
Gent Zuidwest	41	49	45	47	56	50	39	31	2	3	4	4	2	1	0	0	2	7	8	5	2	1	1	0	400

⁴ **Belgen** betreffen personen met de Belgische nationaliteit die geboren zijn met de Belgische nationaliteit. **Niet-Belgen** betreffen personen met een andere dan de Belgische nationaliteit (afkomstig uit 'ECM-landen' (bijv. Mexico), alsook uit andere landen (bijv. Nederland)). **Nieuwe Belgen** betreffen personen met de Belgische nationaliteit, die geboren zijn met een andere dan de Belgische nationaliteit (bijv. Mexico, Nederland).

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 stadsdeel). 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-STEЕКPROEFGROOTTE

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 en zodoende een enquête krijgen toegezonden.

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 twee edities van voorliggend onderzoek in 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 stadsdeel werden volgende stappen ondernomen bij het opstellen van de bruto-steekproef:

- Opdeling per stadsdeel en verder per statistische sector;
- Opdeling in leeftijdsgroepen van 5 jaar (vanaf 10 tot 79 jaar; 80+ in één categorie);
- Per leeftijdsgroep een opdeling naar herkomst (Belg, niet-Belg en nieuwe Belg).

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

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

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

Vervolgens werden deze getallen afgerond, naar boven of naar onder naargelang de decimale waarde ≥ 50 of < 50 was; dit gaf een totaal aantal van 6.640 personen. Vervolgens werd op elke cel een correctie van $7.000/6.640$ toegepast gevolgd door dezelfde afrondingsprocedure. Dit geeft een bruto-steekproef van 7.031 personen waaruit 7.000 personen worden aangeschreven.

Er werd gewerkt met de bevolkingsaantallen van het bevolkingsregister van de stad Gent op datum van 07-08-2018.

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 dat elke groep van 1.000 respondenten de uitnodigingsbrief een dag later in de bus kreeg dan de gevraagde invuldag zodanig de verplaatsingen van de voorgaande dag (i.c. gevraagde invuldag) nog vers in het geheugen zouden liggen.

Zending 1 werd uitgestuurd vanaf vrijdag 21 september 2018 tot en met donderdag 27 september 2018. Deze zending omvatte een uitnodigingsbrief om de vragenlijst online in te vullen.

Een week later ontvingen alle 7.000 respondenten een herinnering⁶. 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=5.808 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.

⁶ Omwille van een staking bij het openbaar vervoer op dinsdag 2 en woensdag 3 oktober, werd de herinnering voor de respondenten met als invuldag 'dinsdag' en 'woensdag' in het verplaatsingsdagboek met een week uitgesteld. Deze respondenten kregen hun 1^e herinnering aldus 2 weken na de oorspronkelijke uitnodiging.

Tabel 3: Tijdschema betreffende het gespreid uitsturen van de zending

	Groep	Aantal	Verzenddatum van de enquête	Verwachte aankomstdatum enquête bij respondent ⁷	Gevraagde invuldag verplaatsingsdagboekje
ZENDING 1	1	1.000	Vr 21-09-2018	Di 25-09-2018	Maandag
	2	1.000	Ma 24-09-2018	Wo 26-09-2018	Dinsdag
	3	1.000	Di 25-09-2018	Do 27-09-2018	Woensdag
	4	1.000	Wo 26-09-2018	Vr 28-09-2018	Donderdag
	5	1.000			Vrijdag
	6	1.000	Do 27-09-2018	Ma 01-10-2018	Zaterdag
	7	1.000			Zondag
HERINNERING 1	1	1.000	Vr 28-09-2018	Di 02-10-2018	Maandag
			Ma 01-10-2018		
			Di 02-10-2018		
	4	1.000	Wo 03-10-2018	Vr 05-10-2018	Donderdag
	5	1.000	Do 04-10-2018	Ma 08-10-2018	Vrijdag
	6	1.000			Zaterdag
	7	1.000			Zondag
			Vr 05-10-2018		
	2	1.000	Ma 08-10-2018	Wo 10-10-2018	Dinsdag
	3	1.000	Di 09-10-2018	Do 11-10-2018	Woensdag
			Wo 10-10-2018		
			Do 11-10-2018		
HERINNERING 2	1	1.000	Vr 12-10-2018	Di 16-10-2018	Maandag
	2	1.000	Ma 15-10-2018	Wo 17-10-2018	Dinsdag
	3	1.000	Di 16-10-2018	Do 18-10-2018	Woensdag
	4	1.000	Wo 17-10-2018	Vr 19-10-2018	Donderdag
	5	1.000			Vrijdag
	6	1.000	Do 18-10-2018	Ma 22-10-2018	Zaterdag
	7	1.000			Zondag

⁷ 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 Dillman⁸ 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 en Openbare Werken – 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 vooraf geadresseerde terugstuurenveloppen aan het vragenformulier toe te voegen. De enveloppen dragen 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 te laten arriveren bij de respondent een dag na de invuldag van het verplaatsingsdagboekje.

⁸ 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.

Het softwareprogramma dat hiervoor 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 web-enquêtes heeft M.A.S. een specifieke website ontwikkeld die op speciaal daartoe voorziene servers op haar kantoor wordt beheerd.

2.2.3 (Non-)Respons

Van de 7.000 aangeschreven respondenten, werden in totaal 2.317 (tenminste gedeeltelijk) ingevulde enquêtes ontvangen: 1.578 respondenten vulden de vragenlijst via internet in en 739 respondenten verkozen een schriftelijke vragenlijst in te vullen.

De bruto-responsgraad – berekend op alle vragenlijsten die minstens gedeeltelijk zijn ingevuld – ligt zodoende op 33% (23% via internet en 11% per post).

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

Van de 2.317 (gedeeltelijk) ingevulde vragenlijsten bleken 2.118 vragenlijsten voldoende ingevuld⁹ om als geldig te worden beschouwd en in de analyse te worden opgenomen. De totale netto-responsgraad bedraagt aldus 30%. Het betreft 1.493 vragenlijsten die online werden ingevuld en 625 vragenlijsten die per post werden teruggestuurd.

Tabel 4: Overzicht bruto- en netto respons, naar methode van ontvangst

Methode	Bruto ontvangen		Netto ontvangen	
	N	%	N	%
Via internet	1.578	22,5%	1.493	21,3%
Per post	739	10,6%	625	8,9%
7.000	2.317	33,1%	2.118	30,3%

⁹ Een vragenlijst wordt als voldoende ingevuld beschouwd indien 90% van de te beantwoorden vragen in deel 1 van de vragenlijst (i.c. vraag 1 tot en met vraag 36) zijn beantwoord.

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.

Tabel 5: Algemene respons / non-respons per zending

	Bruto		Netto	
	N	%	N	%
Respons	2.317	33,1%	2.118	30,3%
Non-respons	4.683	66,9%	4.882	69,7%
Totaal	7.000	100,0%	7.000	100,0%

(NON)RESPONS NAAR STADSDEEL

Zowel de bruto- als netto-respons ligt significant lager bij respondenten die in Gent Rand wonen (resp. 24% en 22%) vergeleken met respondenten die in de overige **stadsdelen** wonen (resp. 34% tot 40% en 32% tot 37%).

Tabel 6: Overzicht responscijfers naar stadsdeel

Stadsdeel	Verzonden		Bruto	Netto	
	N	N	%	N	%
Centrum	1.787	613	34,3%	572	32,0%
Noordoost	1.691	593	35,1%	541	32,0%
Rand	1.959	478	24,4%	433	22,1%
Zuidwest	1.563	624	39,9%	572	36,6%
Anoniem	--	9	--	0	--
Totaal	7.000	2.317	33,0%	2.118	30,3%

(NON)RESPONS NAAR WOONPLAATS T.A.V. STADSRING R40

Zowel de bruto- als netto-respons ligt significant hoger bij respondenten die buiten de **stadsring R40** wonen (resp. 37% en 34%) vergeleken met respondenten die binnen of rond de stadsring R40 wonen (resp. 29% tot 30% en 26% tot 28%).

Tabel 7: Overzicht responscijfers naar woonplaats t.a.v. stadsring R40

Woonplaats t.a.v. R40	Verzonden		Bruto	Netto	
	N	N	%	N	%
Binnen R40	2.002	591	29,5%	551	27,5%
Rond R40	1.722	495	28,7%	449	26,1%
Buiten R40	3.276	1222	37,3%	1.118	34,1%
Anoniem	--	9	--	0	--
Totaal	7.000	2.317	33,0%	2.118	30,3%

(NON)RESPONS NAAR GESLACHT

Inzake **geslacht** stellen we vast dat de bruto-responsgraad bij de vrouwen significant hoger ligt dan bij de mannen (resp. 34% en 32%). Wat de netto-respons betreft, kan geen verschil worden vastgesteld.

Tabel 8: Overzicht responscijfers naar geslacht

Geslacht	Verzonden	Bruto		Netto	
	N	N	%	N	%
Man	3.543	1.128	31,8%	1.059	29,9%
Vrouw	3.457	1.180	34,1%	1.059	30,6%
Anoniem	--	9	--	0	--
Totaal	7.000	2.317	33,0%	2.118	30,3%

(NON)RESPONS NAAR LEEFTIJD

Wat de **leeftijd** van de respondent betreft, zien we dat de bruto responsgraad bij de twee jongste leeftijdscategorieën (10 tot 19 jaar en 20 tot 29 jaar) enerzijds, en de oudste leeftijdscategorie (80+) anderzijds, significant lager ligt dan bij de overige respondenten (resp. 27% tot 29% t.o.v. 31% tot 41%; m.u.v. 10-19 jarigen en 80-plussers vs. 40-49 jarigen). Voorts noteren we de hoogste (bruto) medewerkingsgraad bij de respondenten tussen 50 en 79 jaar (37% tot 41%). De respons ligt in deze leeftijdscategorieën significant hoger dan bij de overige leeftijdscategorieën (m.u.v. 50-59 jarigen vs. 30-39 jarigen).

Indien we ons concentreren op de netto-responsgraad, blijft de significant lagere respons bij de twee jongste leeftijdscategorieën en de oudste leeftijdscategorie overeind (resp. 19% tot 28% t.o.v. 29% tot 38%), met als uitzondering dat de netto-responsgraad niet verschilt tussen de 10 tot 29-jarigen (26%-28%) en de 40 tot 49-jarigen (29%). Voor de overige leeftijdscategorieën stellen we vast dat de netto-respons bij de 60 tot 69-jarigen significant hoger ligt dan bij de overige leeftijdsgroepen (uitgezonderd de 50-59 jarigen en 70-79 jarigen), met name respectievelijk 38% ten opzichte van 19% tot 32%.

Tabel 9: Overzicht responscijfers naar leeftijd

Leeftijd	Verzonden	Bruto		Netto	
	N	N	%	N	%
10-19	726	212	29,2%	201	27,7%
20-29	1.390	381	27,4%	361	26,0%
30-39	1.344	453	33,7%	430	32,0%
40-49	1.029	321	31,2%	302	29,3%
50-59	917	343	37,4%	318	34,7%
60-69	704	290	41,2%	268	38,1%
70-79	481	198	41,2%	162	33,7%
80+	409	110	26,9%	76	18,6%
Anoniem	--	9	--	0	--
Totaal	7.000	2.312	33,0%	2.118	30,3%

(NON)RESPONS NAAR HERKOMST

Zowel de bruto- als netto-respons ligt significant lager bij respondenten met als **nationaliteit** niet-Belg of nieuwe Belg (resp. 16% tot 20% en 14% tot 17%) vergeleken met respondenten met als nationaliteit Belg (resp. 39% en 36%).

Tabel 10: Overzicht responscijfers naar herkomst

Geslacht	Verzonden		Bruto		Netto	
	N	N	%	N	%	
Belg	4.980	1.944	39,0%	1.798	36,1%	
Niet-Belg	956	155	16,2%	135	14,1%	
Nieuwe Belg	1.064	209	19,6%	185	17,4%	
Anoniem	--	9	--	0	--	
Totaal	7.000	2.317	33,0%	2.118	30,3%	

(NON)RESPONS NAAR OPGEGEVEN INVULDAG

Zoals eerder reeds werd opgemerkt, was het voor de analyse van het verplaatsingsdagboekje van belang dat voor elke **dag van de week** een voldoende aantal boekjes werden ingevuld. Zoals tabel 11 duidelijk aantoont, werd hier bij de organisatie van het veldwerk rekening mee gehouden. Dit resulteerde in een netto-respons van 2.118 valide ingevulde enquêtes die gelijkmatig verspreid zijn over de 7 dagen van de week; er zijn met andere woorden geen significante verschillen qua respons.

Tabel 11: Overzicht bruto- en netto respons, naar opgegeven invuldag verplaatsingsdagboekje

Invuldag	Verzonden		Bruto		Netto	
	N	N	%	N	%	
Maandag	1.000	341	34,1%	309	30,9%	
Dinsdag	1.000	343	34,3%	316	31,6%	
Woensdag	1.000	308	30,8%	289	28,9%	
Donderdag	1.000	341	34,1%	308	30,8%	
Vrijdag	1.000	319	31,9%	298	29,8%	
Zaterdag	1.000	322	32,2%	289	28,9%	
Zondag	1.000	334	33,4%	309	30,9%	
Anoniem	--	9	--	0	--	
Totaal	7.000	2.312	33,0%	2.118	30,3%	

2.2.3.2 (NON-)RESPONS LUIK VERPLAATSIINGSGEDRAG IN DETAIL (VERPLAATSIINGSDAGBOEKJE)

Zoals hierboven reeds werd aangehaald, hebben 2.118 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 1.599 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 1.527 verplaatsingsdagboekjes als valide weerhouden worden. De data van deze 1.527 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=2.118), hebben respondenten die hun verplaatsingsdagboekje online hebben ingevuld significant vaker een verplaatsing gemaakt (81%) dan respondenten die hun verplaatsingsdagboekje schriftelijk geretourneerd hebben (62%). De verplaatsingsdagboekjes die via internet werden ingevuld, bleken bovendien beter/vollediger te zijn ingevuld in vergelijking met de schriftelijk ingevulde (resp. 77% t.o.v. 61%).

Tabel 12: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar methode van ontvangst

Methode	Netto ontvangen		Verplaatsing gemaakt		Valide ingevuld	
	N		N	%	N	%
Via internet	1.493		1.210	81,0%	1.143	76,6%
Per post	625		389	62,2%	384	61,4%
Totaal	2.118		1.599	75,5%	1.527	72,1%

Voor wat betreft het **stadsdeel** waarin de respondent woonachtig is, kan geen enkel significant verschil worden vastgesteld.

Tabel 13: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar stadsdeel

Stadsdeel	Netto ontvangen		Verplaatsing gemaakt		Valide ingevuld	
	N		N	%	N	%
Centrum	572		445	77,8%	424	74,1%
Noordoost	541		405	74,9%	386	71,3%
Rand	433		325	75,1%	309	71,4%
Zuidwest	572		424	74,1%	408	71,3%
Totaal	2.118		1.599	75,5%	1.527	72,1%

Van alle respondenten die een valide vragenlijst hebben ingevuld, blijken respondenten die binnen de **stadsring R40** wonen significant vaker een verplaatsing gemaakt te hebben (79%) in vergelijking met respondenten die buiten de stadsring R40 wonen (74%). Na cleaning van de verplaatsingsdagboekjes kan achter geen verschil meer worden vastgesteld; met andere woorden, respondenten die buiten de stadsring R40 wonen hebben hun verplaatsingsdagboekje beter/vollediger ingevuld dan respondenten die binnen de stadsring R40 wonen.

Tabel 14: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar woonplaats t.a.v. stadsring R40

Woonplaats t.a.v. R40	Netto ontvangen		Verplaatsing gemaakt		Valide ingevuld	
	N		N	%	N	%
Binnen R40	551		433	78,6%	412	74,8%
Rond R40	449		336	74,8%	319	71,0%
Buiten R40	1.118		830	74,2%	796	71,2%
Totaal	2.118		1.599	75,5%	1.527	72,1%

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 15: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar geslacht

Geslacht	Netto ontvangen		Verplaatsing gemaakt		Valide ingevuld	
	N		N	%	N	%
Man	1.059		808	76,3%	766	72,3%
Vrouw	1.059		791	74,7%	761	71,9%
Totaal	2.118		1.599	75,5%	1.527	72,1%

Naar **leeftijd** van de respondent stellen we vast dat respondenten tussen 10 en 49 jaar significant vaker een verplaatsing hebben gemaakt (80% tot 86%), vergeleken met 50-plussers (51% tot 73%). Respondenten van 70 jaar en ouder hebben het minst vaak een verplaatsing gemaakt (51% tot 53%).

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

Tabel 16: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar leeftijd

Woonplaats t.a.v. R40	Netto ontvangen		Verplaatsing gemaakt		Valide ingevuld	
	N		N	%	N	%
10 – 19	201		164	81,6%	158	78,6%
20 – 29	361		301	83,4%	287	79,5%
30 – 39	430		346	80,5%	333	77,4%
40 – 49	302		259	85,8%	253	83,8%
50 – 59	318		232	73,0%	216	67,9%
60 – 69	268		174	64,9%	167	62,3%
70 – 79	162		83	51,2%	76	46,9%
80+	76		40	52,6%	37	48,7%
Totaal	2.118		1.599	75,5%	1.527	72,1%

Van de respondenten met als **nationaliteit** Belg heeft 77% een verplaatsing gemaakt; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten met als nationaliteit niet-Belg of nieuwe Belg (64% tot 66%). 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	1.798		1.391	77,4%	1.334	74,2%
Niet-Belg	135		86	63,7%	81	60,0%
Nieuwe Belg	185		122	65,9%	112	60,5%
Totaal	2.118		1.599	75,5%	1.527	72,1%

Naar **invuldag** stellen we vast dat respondenten die hun verplaatsingsdagboekje voor zaterdag of zondag moesten invullen, minder vaak een verplaatsing gemaakt hebben dan wie het voor een weekday moest invullen (m.u.v. donderdag vs. zaterdag/zondag); ook het verschil tussen donderdag en vrijdag (resp. 74% en 81%) blijkt significant. Na cleaning is het verschil tussen weekend en weekdays nog duidelijker afgeïjnd: 63% tot 64% heeft op zaterdag/zondag een verplaatsing gemaakt, vergeleken met 72% tot 77% op weekdays.

Tabel 18: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar invuldag verplaatsingsdagboekje

Herkomst	Netto ontvangen		Verplaatsing gemaakt		Valide ingevuld	
	N		N	%	N	%
Maandag	309		248	80,3%	234	75,7%
Dinsdag	316		249	78,8%	242	76,6%
Woensdag	289		233	80,6%	221	76,5%
Donderdag	308		228	74,0%	223	72,4%
Vrijdag	298		241	80,9%	227	76,2%
Zaterdag	289		193	66,8%	183	63,3%
Zondag	309		207	67,0%	197	63,8%
Totaal	2.118		1.599	75,5%	1.527	72,1%

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. Belangrijk hierbij te vermelden, is dat een batterij-vraag bestaande uit bijvoorbeeld 18 uitspraken (zoals vraag 22) ook als 18 afzonderlijke vragen beschouwd werd.

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 2.118 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 stadsdelen lager dan op het niveau van de stad Gent. In tabel 19 wordt een overzicht gegeven van de foutenmarges op het niveau van de stadsdelen en stellen we vast dat deze variëren tussen 4,1% en 4,7%; hetgeen de foutenmarge van 5% die door de stad Gent vooropgesteld was, niet overschrijdt.

Tabel 19: Foutenmarge steekproef, op niveau stadsdelen en Gent totaliteit

Stadsdeel	Aantal in populatie	Aantal in steekproef	Betrouwbaarheidsniveau	Maximale foutenmarge
Centrum	42.503	572	95%	4,1%
Noordoost	56.526	541	95%	4,2%
Rand	86.981	433	95%	4,7%
Zuidwest	43.846	572	95%	4,1%
Totaal	229.856	2.118	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 stadsdeel.

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 ondervertegenwoordigd 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 20 en tabel 21 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 stadsdeel. Wanneer we beide met elkaar vergelijken (zie hiervoor tabel 22) valt in de eerste plaats op dat het aandeel respondenten uit Gent Centrum in de steekproef 9% hoger ligt dan in de populatie. Anderzijds blijkt het aandeel respondenten uit Gent Rand 17% lager 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 23 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 20: Verdeling van de populatie (%) – naar herkomst, leeftijd en stadsdeel

POPULATIE	BELGEN								NIEUWE BELGEN								NIET-BELGEN								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+	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+	
Gent Centrum	0,86	3,73	2,31	1,57	1,70	1,58	1,20	1,24	0,08	0,23	0,28	0,25	0,15	0,07	0,02	0,01	0,16	1,30	1,04	0,38	0,21	0,09	0,04	0,02	18,5
Gent Noordoost	2,63	2,53	2,97	2,87	3,35	2,80	2,00	1,65	0,19	0,37	0,57	0,48	0,25	0,09	0,03	0,01	0,22	0,38	0,52	0,38	0,17	0,10	0,04	0,02	24,6
Gent Rand	3,02	4,18	4,06	2,77	2,80	2,60	2,01	1,59	0,82	1,35	1,62	1,62	1,01	0,52	0,18	0,05	0,95	1,83	2,09	1,38	0,76	0,40	0,18	0,07	37,8
Gent Zuidwest	1,94	2,32	2,15	2,23	2,70	2,43	1,86	1,49	0,08	0,12	0,21	0,17	0,10	0,03	0,01	0,00	0,10	0,33	0,38	0,21	0,11	0,06	0,03	0,02	19,1
Totaal	8,45	12,75	11,48	9,44	10,55	9,41	7,08	5,96	1,17	2,08	2,66	2,52	1,51	0,71	0,24	0,06	1,43	3,83	4,02	2,34	1,25	0,65	0,28	0,13	100,0

Tabel 21: Verdeling van de netto gerealiseerde steekproef (%) – naar herkomst, leeftijd en stadsdeel

STEEKPROEF	BELGEN								NIEUWE BELGEN								NIET-BELGEN								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+	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+	
Gent Centrum	1,75	5,24	3,78	2,31	3,02	3,40	2,08	1,13	0,14	0,14	0,38	0,52	0,09	0,09	0,00	0,00	0,19	0,80	1,32	0,33	0,19	0,09	0,00	0,00	27,0
Gent Noordoost	2,46	2,41	4,20	3,59	3,97	3,07	2,12	0,61	0,33	0,28	0,90	0,33	0,42	0,00	0,00	0,00	0,09	0,14	0,33	0,19	0,05	0,05	0,00	0,00	25,5
Gent Rand	1,42	3,07	3,49	1,98	1,65	1,42	1,18	0,42	0,24	0,66	1,04	1,13	0,85	0,14	0,05	0,00	0,00	0,52	0,57	0,28	0,33	0,00	0,00	0,00	20,4
Gent Zuidwest	2,79	3,16	3,64	3,64	4,01	4,39	2,12	1,37	0,09	0,14	0,33	0,24	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,38	0,42	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	27,0
Totaal	8,40	13,88	15,11	11,52	12,65	12,28	7,51	3,54	0,80	1,23	2,64	2,22	1,56	0,24	0,05	0,00	0,28	1,84	2,64	0,80	0,66	0,14	0,00	0,00	100,0

Tabel 22: Evaluatie verdeling netto gerealiseerde steekproef t.o.v. verdeling populatie (%) – naar herkomst, leeftijd en stadsdeel

	BELGEN								NIEUWE BELGEN								NIET-BELGEN								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+	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+	
Gent Centrum	0,89	1,51	1,47	0,74	1,32	1,82	0,88	-0,11	0,06	-0,09	0,1	0,27	-0,06	0,02	-0,02	-0,01	0,03	-0,5	0,28	-0,05	-0,02	0	-0,04	-0,02	8,5
Gent Noordoost	-0,17	-0,12	1,23	0,72	0,62	0,27	0,12	-1,04	0,14	-0,09	0,33	-0,15	0,17	-0,09	-0,03	-0,01	-0,13	-0,24	-0,19	-0,19	-0,12	-0,05	-0,04	-0,02	0,9
Gent Rand	-1,6	-1,11	-0,57	-0,79	-1,15	-1,18	-0,83	-1,17	-0,58	-0,69	-0,58	-0,49	-0,16	-0,38	-0,13	-0,05	-0,95	-1,31	-1,52	-1,1	-0,43	-0,4	-0,18	-0,07	-17,4
Gent Zuidwest	0,85	0,84	1,49	1,41	1,31	1,96	0,26	-0,12	0,01	0,02	0,12	0,07	0,09	-0,03	-0,01	0	-0,1	0,05	0,04	-0,21	-0,02	-0,06	-0,03	-0,02	7,9
Totaal	-0,05	1,13	3,63	2,08	2,1	2,87	0,43	-2,42	-0,37	-0,85	-0,02	-0,3	0,05	-0,47	-0,19	-0,06	-1,15	-1,99	-1,38	-1,54	-0,59	-0,51	-0,28	-0,13	0

Tabel 23: Vergelijking populatie en netto steekproef – naar herkomst, leeftijd en stadsdeel

	Populatie		Netto Steekproef	
	N	%	N	%
Belg	172.671	75,1%*	1.798	84,9%*
Niet-Belg	32.022	13,9%*	135	6,4%*
Nieuwe Belg	25.163	10,9%*	185	8,7%*
10-19 jaar	25.411	11,1%*	201	9,5%*
20-29 jaar	42.909	18,7%*	359	16,9%*
30-39 jaar	41.748	18,2%*	432	20,4%*
40-49 jaar	32.871	14,3%	308	14,5%
50-59 jaar	30.582	13,3%*	315	14,9%*
60-69 jaar	24.740	10,8%*	268	12,7%*
70-79 jaar	17.467	7,6%	160	7,6%
80+	14.128	6,1%*	75	3,5%*
Centrum	42.503	18,5%*	572	27,0%*
Noordoost	56.526	24,6%	541	25,5%
Rand	86.981	37,8%*	433	20,4%*
Zuidwest	43.846	19,1%*	572	27,0%*
Totaal	229.856	100,0%	2.118	100,0%

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

Voor wat betreft **herkomst** blijkt de steekproef een ondervertegenwoordiging te kennen van niet-Belgen (resp. 6,4% t.o.v. 13,9%) en nieuwe Belgen (resp. 8,7% t.o.v. 10,9%).

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. 1,6%, 1,8% en 2,6% ondervertegenwoordigd). Anderzijds is er een oververtegenwoordiging van 30 tot 39-jarigen (+2,2%), 50 tot 59-jarigen (+1,6%) en 60 tot 69-jarigen (+1,9%). Het aandeel van 40 tot 49-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 drie **stadsdelen** een significant verschil tussen steekproef en populatie. Zo vinden we in de steekproef significant meer respondenten terug uit Gent Centrum (+9%) en Gent Zuidwest (+8%), en significant minder respondenten uit Gent Rand (-17%) dan de 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 stadsdeel, 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 stadsdeel van de respondent.

Tabel 24 geeft een overzicht van de wegingcoëfficiënten. Om deze te berekenen wordt voor een bepaalde subgroep (bijv. Belg/10-19 jaar/Gent Centrum) gekeken naar wat hun aandeel in de populatie is en vervolgens wat hun aandeel in de steekproef is.

Tabel 24: Wegingcoëfficiënten

	BELGEN							
	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+
Gent Centrum	0,4911	0,7111	0,6110	0,6794	0,5611	0,4644	0,5786	1,0927
Gent Noordoost	1,0724	1,0510	0,7065	0,8006	0,8440	0,9110	0,9434	2,6814
Gent Rand	2,1356	1,3619	1,1615	1,3949	1,6952	1,8383	1,7006	3,7308
Gent Zuidwest	0,6958	0,7326	0,5910	0,6123	0,6736	0,5537	0,8772	1,0873
	NIEUWE BELGEN							
	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+
Gent Centrum	0,5406	1,6494	0,7291	0,4808	1,5757	0,7556	--	--
Gent Noordoost	0,5805	1,3100	0,6305	1,4559	0,5836	--	--	--
Gent Rand	3,4941	2,0450	1,5560	1,4302	1,1912	3,6520	3,7595	--
Gent Zuidwest	0,8201	0,8754	0,6253	0,7150	0,5160	--	--	--
	NIET-BELGEN							
	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+
Gent Centrum	0,8616	1,6201	0,7832	1,1360	1,1242	0,9030	--	--
Gent Noordoost	2,3082	2,6507	1,5586	1,9857	3,6581	2,1285	--	--
Gent Rand	--	3,5241	3,6819	4,8652	2,2852	--	--	--
Gent Zuidwest	--	0,8650	0,8907	--	1,1702	--	--	--

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

Indien we als voorbeeld Belgen van 10 tot 19 jaar uit Gent Centrum nemen, blijkt hun aandeel in de populatie 0,86% te zijn; in de steekproef bedraagt hun aandeel 1,75% (zie tabel 20 en tabel 21). De wegingcoëfficiënt wordt bekomen door het aandeel in de populatie te delen door het aandeel in de steekproef; in dit voorbeeld geeft dit $0,86/1,75=0,49$. Dit betekent concreet dat elke Belg van 10 tot 19 jaar uit Gent Centrum in de steekproef het gewicht 0,49 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 evenwel 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 0,4644, de grootste 4,8652.

Voorts is ook de representativiteit van de 1.527 valide ingevulde **verplaatsingsdagboekjes** gewaarborgd. De non-respons bij de verplaatsingsdagboekjes bedraagt 4,5% en heeft geen invloed op de representativiteit die reeds door de netto steekproef – bestaande uit 2.118 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 stadsdelen varieert de foutenmarge tussen 4,7% en 5,6% (i.c. Gent Centrum 4,7%, Gent Noordoost 5,0%, Gent Rand 5,6% en Gent Zuidwest 4,8%).

2.2.6 Vergelijking resultaten Mobiliteitsonderzoek met andere onderzoeken

Naast een bespreking van de resultaten van het Mobiliteitsonderzoek 2018 wenste de stad Gent tevens een vergelijking met de resultaten van twee voorgaande onderzoeken¹⁰. Het betreft een vergelijking met de resultaten van het Mobiliteitsonderzoek uit 2015 enerzijds en een vergelijking met de resultaten van de bevraging Circulatieplan uit 2017 anderzijds.

De resultaten van voorliggend onderzoek kunnen niet zomaar vergeleken worden met de resultaten van de twee voornoemde onderzoeken, aangezien:

1. de populatie waaruit de bruto-steekproef werd getrokken niet volledig overeenstemt met deze van de twee voornoemde onderzoeken (i.c. inzake leeftijd);
2. daarenboven bij de trekking van de bruto-steekproef uit de populatie deels met andere parameters rekening werd gehouden;
3. en daaruit volgend de toegepaste weging op deels andere parameters is berekend.

¹⁰ Voor vragen die identiek zijn.

Tabel 25 geeft voor de drie onderzoeken een overzicht van de verscheidene parameters die werden meegenomen bij de trekking van de bruto-steekproef uit de populatie, en waarop bijkomend telkens de weging werd berekend.

Tabel 25: Overzicht gehanteerde wegingen Mobiliteitsonderzoek 2018, Mobiliteitsonderzoek 2015 en Circulatieplan 2017

Parameter	Mobiliteitsonderzoek 2018	Mobiliteitsonderzoek 2015	Circulatieplan 2017
Geslacht	--	Man Vrouw	Man Vrouw
Leeftijd	10-19	10-19	16-24
	20-29	20-29	25-34
	30-39	30-39	35-49
	40-49	40-49	50-64
	50-59	50-59	65-79
	60-69	60-69	
	70-79	70-79	
	80+	--	
Herkomst	Belg Niet-Belg Nieuwe Belg	--	Belg Niet-Belg --
Woonplaats	Centrum Noordoost Rand Zuidwest	Centrum Noordoost Rand Zuidwest	Binnen R40 Buiten R40

We stellen vast dat **geslacht** in voorliggend onderzoek geen bepalende parameter was bij de trekking van de bruto-steekproef uit de populatie¹¹, terwijl dit bij de twee andere onderzoeken wel het geval was. Bij het bepalen van de wegingscoëfficiënten in voorliggend onderzoek werd – in tegenstelling tot de twee andere onderzoeken – geen rekening gehouden met het geslacht van de respondent.

Inzake **leeftijd** merken we op dat in voorliggend onderzoek de populatie bestond uit inwoners van Gent vanaf 10 jaar, terwijl zowel in het Mobiliteitsonderzoek uit 2015 als in de bevraging Circulatieplan uit 2017 geen 80-plussers werden opgenomen; in laatstgenoemd onderzoek werden tevens geen 10 tot 15-jarigen aangeschreven. In het voorliggend onderzoek alsook in het Mobiliteitsonderzoek 2015 werden de wegingscoëfficiënten berekend op leeftijdsklassen van 10 jaar; in de bevraging Circulatieplan uit 2017 werden andere leeftijdsklassen gehanteerd.

¹¹ Niettegenstaande het geslacht van de respondent geen bepalende parameter was bij de trekking van de bruto-steekproef uit de populatie, kende de bruto-steekproef eenzelfde verhouding als de populatie (resp. 51% mannen en 49% vrouwen t.o.v. telkens 50% in de populatie).

In voorliggend onderzoek werd bij de trekking van de bruto-steekproef rekening gehouden met de **herkomst** van de respondent, zodat van elke herkomstcategorie een voldoende aantal respondenten in de netto-steekproef vertegenwoordigd zou zijn. Ook in de bevraging Circulatieplan uit 2017 werd rekening gehouden met de herkomst van de respondent, zij het dat toen met slechts twee (i.c. Belg en niet-Belg) in plaats van drie herkomstcategorieën werd gewerkt¹². In de vorige editie van het Mobiliteitsonderzoek (i.c. 2015) werd noch bij de trekking van de bruto-steekproef, noch bij de weging van de netto-steekproef rekening gehouden met de herkomst van de respondent.

Een laatste parameter betreft de **woonplaats** van de respondent. In het Mobiliteitsonderzoek 2018 werd bij de trekking van de bruto-steekproef, alsook bij het berekenen van de wegingscoëfficiënten, gewerkt met een indeling van woonplaats in vier stadsdelen (i.c. Gent Centrum, Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest). Deze werkwijze is identiek aan deze van het Mobiliteitsonderzoek 2015, maar wijkt af ten aanzien van de bevraging Circulatieplan uit 2017. In laatstgenoemd onderzoek betrof het geografisch gebied ook de stad Gent, maar werd een andere indeling naar woonplaats gehanteerd, met name ligging binnen de stadsring R40 versus ligging buiten de stadsring R40.

Om aldus de resultaten van voorliggend Mobiliteitsonderzoek 2018 te kunnen vergelijken met de resultaten van het Mobiliteitsonderzoek uit 2015 enerzijds en de resultaten van de bevraging Circulatieplan anderzijds, dienden de resultaten van het Mobiliteitsonderzoek 2018 – voor elk van beide vergelijkingen – herwogen te worden op basis van dezelfde parameters, alsook eenzelfde indeling per parameter, van het respectievelijk onderzoek. In tabel 26 en tabel 27 wordt een overzicht gegeven van de gehanteerde wegingscoëfficiënten.

Door het toepassen van andere wegingscoëfficiënten kunnen de cijfers van het Mobiliteitsonderzoek 2018 ietwat afwijken wanneer voorliggend onderzoek op zichzelf besproken wordt, en wanneer voorliggend onderzoek vergeleken wordt met hetzij het Mobiliteitsonderzoek uit 2015, hetzij de bevraging Circulatieplan uit 2017.

¹² De herkomstcategorie 'niet-Belg' die gehanteerd werd in de bevraging Circulatieplan uit 2017, werd in voorliggend onderzoek opgedeeld in twee afzonderlijke categorieën, zijnde 'niet-Belgen' enerzijds en 'nieuwe Belgen' anderzijds. Niet-Belgen betreffen personen met een andere dan de Belgische nationaliteit (afkomstig uit 'ECM-landen' (bijv. Mexico), alsook uit andere landen (bijv. Nederland)). Nieuwe Belgen betreffen personen met de Belgische nationaliteit, die geboren zijn met een andere dan de Belgische nationaliteit (bijv. Mexico, Nederland).

Tabel 26: Wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2018 bij de vergelijking met 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	0,4855	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 27: Wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2018 bij de vergelijking met de bevraging Circulatieplan 2017

	BELG										NIET-BELG (incl. NIEUWE BELG)									
	16-24 jaar		25-34 jaar		35-49 jaar		50-64 jaar		65-79 jaar		16-24 jaar		25-34 jaar		35-49 jaar		50-64 jaar		65-79 jaar	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
Binnen R40	1,0454	1,2213	0,9254	0,7094	0,9251	0,8969	0,7769	0,7641	0,7143	0,7448	2,0986	3,8405	1,3443	1,7950	2,4643	1,2655	1,4199	2,3574	5,0129	2,4208
Buiten+Rond R40	1,1265	1,1637	0,8648	0,7945	0,7517	0,8775	0,8708	0,8381	0,8546	0,9940	2,5482	2,8810	1,5501	1,4121	1,4391	1,3707	1,6444	1,2290	--	--

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

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

Tabel 28: Voorbeeld van een frequentietabel

		Aantal	Kolom %	Valide kolom %
Hoe frequent ga je naar de binnenstad van Gent om te winkelen?	Nooit	109	5,3%	5,3%
	1 tot meerdere keren per week	671	32,5%	32,5%
	1 tot enkele keren per maand	849	41,1%	41,2%
	1 tot enkele keren per jaar	434	21,0%	21,0%
	Geen antwoord	5	0,2%	0,0%
Totaal		2.118	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 – de locatie van het werk of de school. In figuur 1, figuur 2 en figuur 3 worden de verscheidene gebieden grafisch voorgesteld.

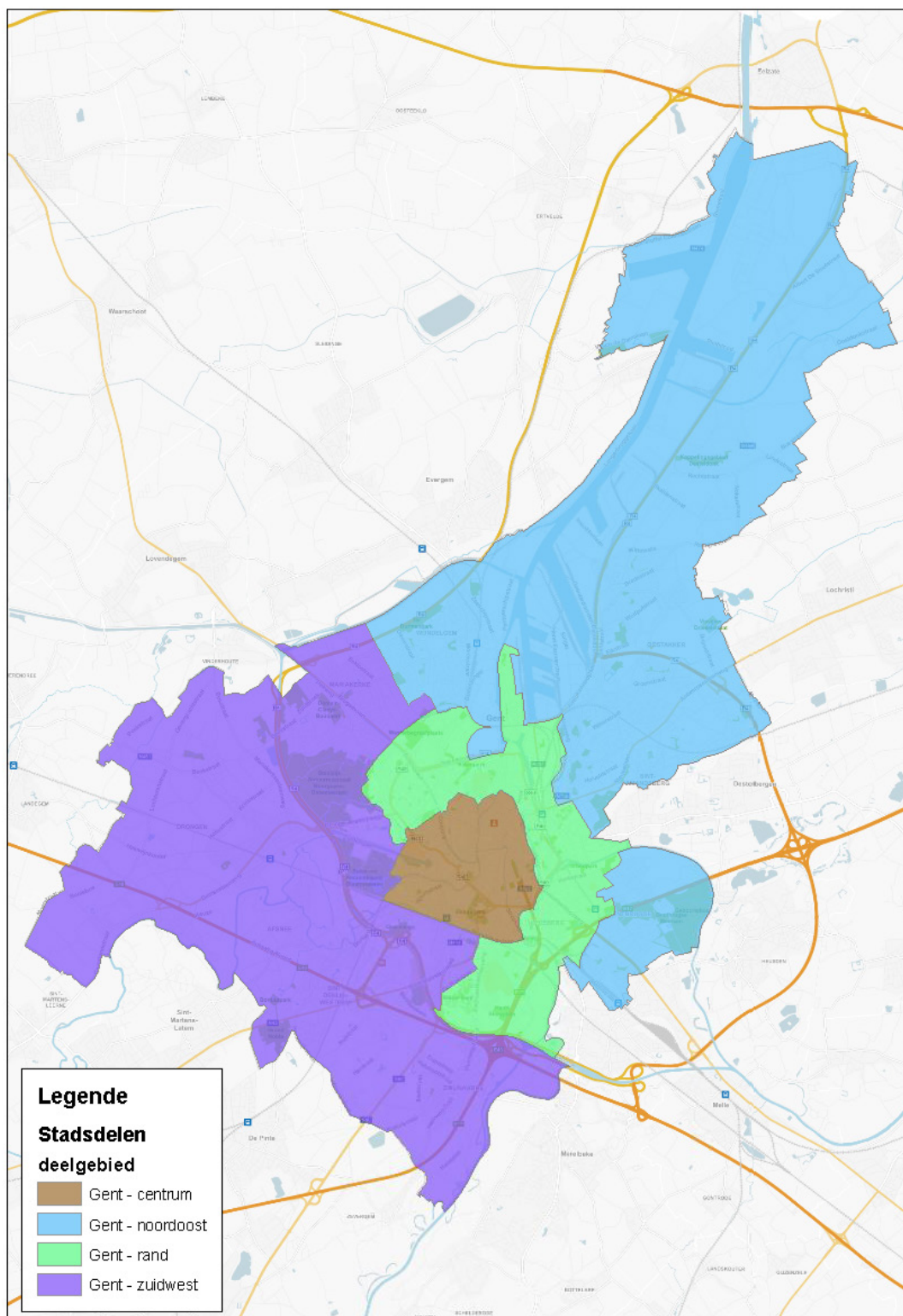
Hieronder is een voorbeeld van een dergelijke kruistabulatie opgenomen.

Tabel 29: Voorbeeld van een kruistabel

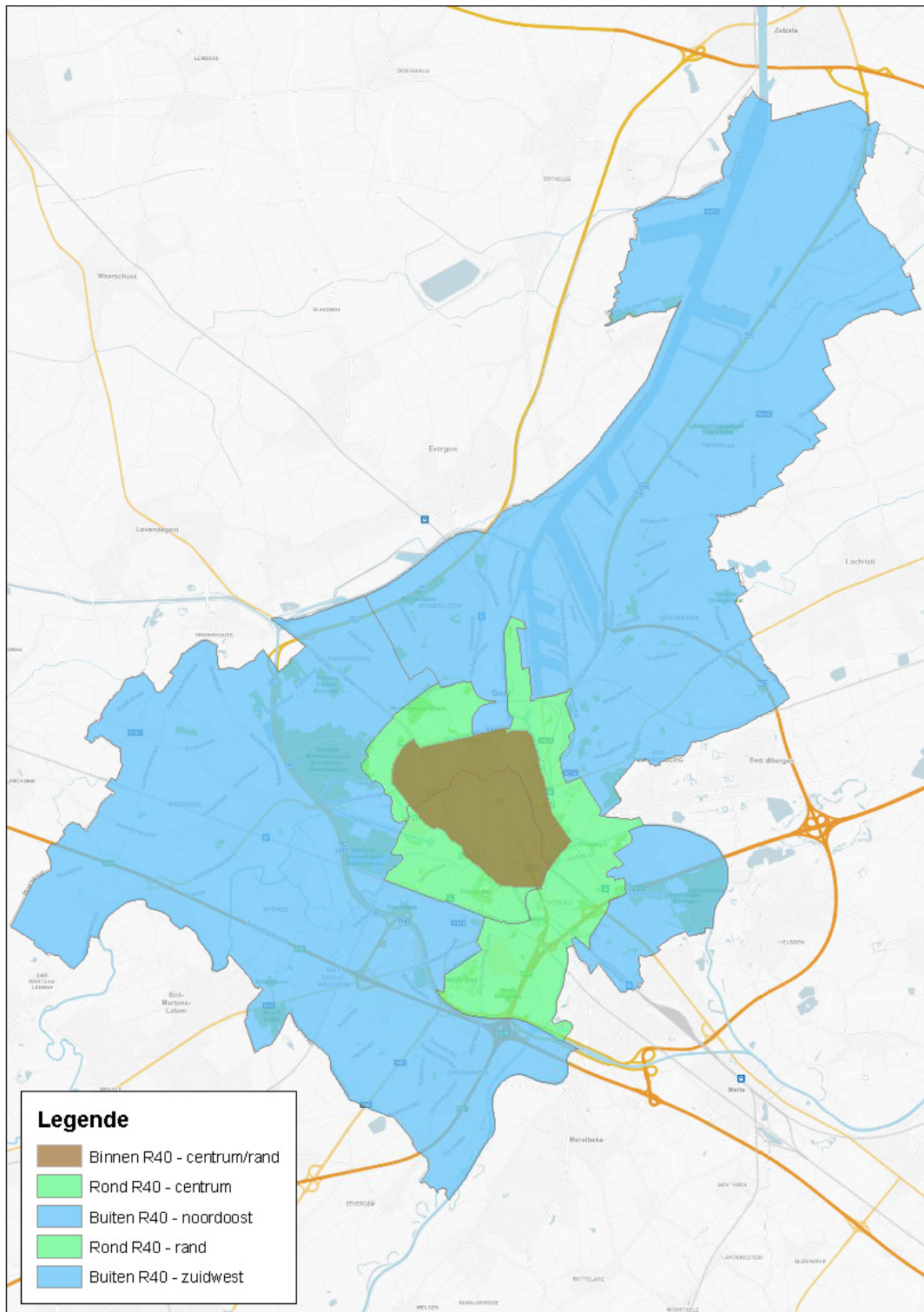
		Herkomst van de respondent								
		Belg			Niet-Belg			Nieuwe Belg		
		Aantal	Kolom %	Valide kolom %	Aantal	Kolom %	Valide kolom %	Aantal	Kolom %	Valide kolom %
Hoe frequent ga je naar de binnenstad van Gent om te winkelen?	Nooit	90	5,7%	5,7%	4	1,8%	1,8%	14	6,1%	6,2%
	1 tot meerdere keren per week	490	30,8%	30,8%	93	37,1%	37,1%	89	39,1%	39,3%
	1 tot enkele keren per maand	632	39,7%	39,8%	133	53,1%	53,1%	84	37,1%	37,3%
	1 tot enkele keren per jaar	375	23,6%	23,6%	20	8,0%	8,0%	39	17,1%	17,2%
	Geen antwoord	4	,2%	0,0%	0	0,0%	0,0%	1	,6%	0,0%
Totaal		1.591	100,0%	100,0%	250	100,0%	100,0%	227	100,0%	100,0%

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

Figuur 1: Indeling volgens stadsdeel

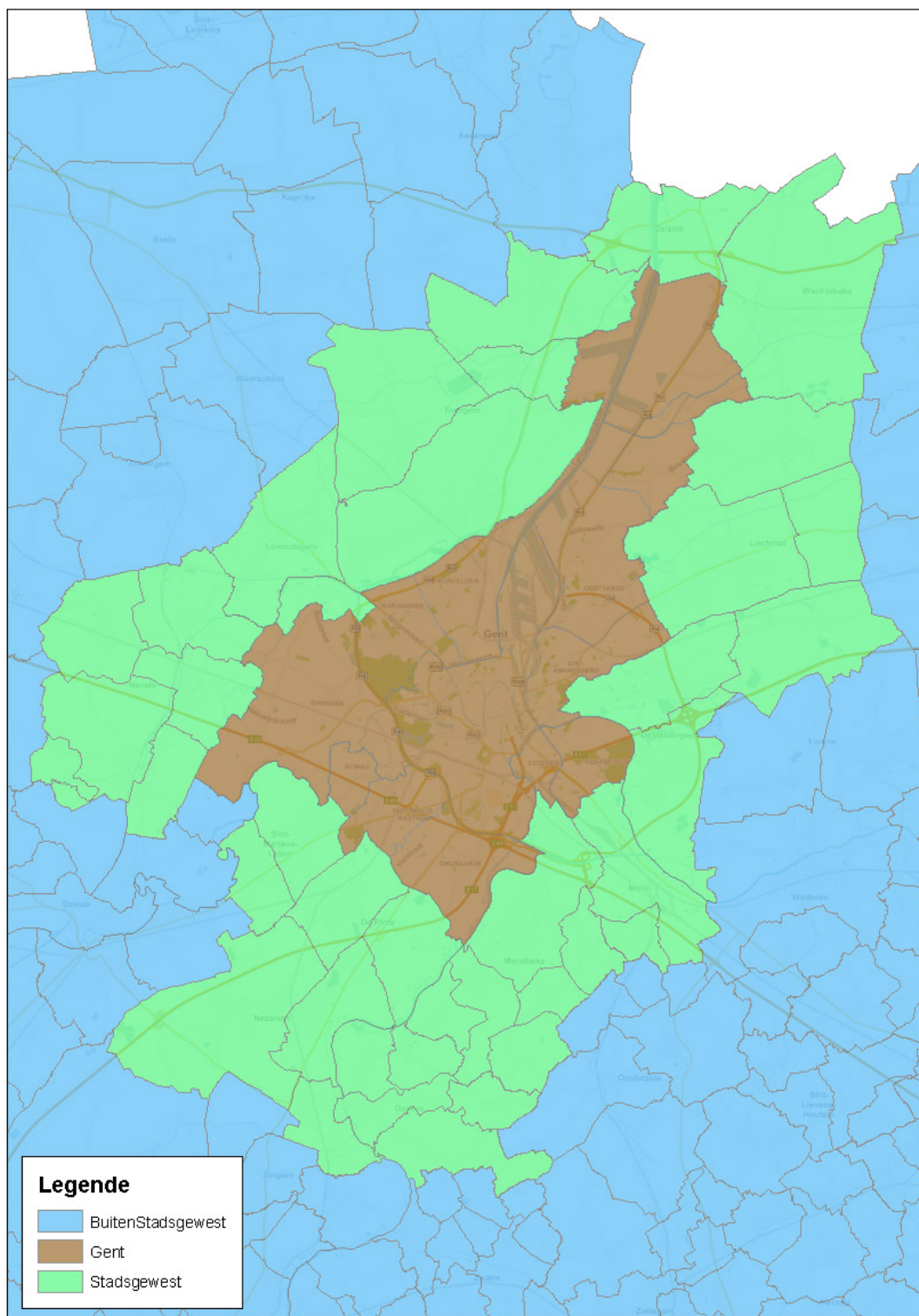


Figuur 2: Indeling volgens ligging ten aanzien van de stadsring R40



Kruisstabulaties naar woonplaats betreffen steeds een indeling in drie gebieden: binnen, rond en buiten de stadsring R40. Kruisstabulaties naar de ligging van werk/school betreffen steeds een indeling in twee gebieden: binnen de stadsring R40 en rond+buiten de stadsring R40 (in de bespreking benoemd als binnen vs. buiten).

Figuur 3: Indeling volgens stadsgewest



2.3.3 Significantietoetsen

Er diende 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 categorische¹³ 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 numerieke¹⁴ 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 test¹⁵ 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 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.

¹³ Categorische variabelen zijn variabelen die als waarden geen getallen aannemen, maar in plaats daarvan bijvoorbeeld: kenmerken, categorieën of klassenwaarden. Bijvoorbeeld: man/vrouw, altijd/zeer vaak/vaak/af en toe/..., enz.

¹⁴ Numerische variabelen zijn variabelen die als waarden een getal aannemen. Bijvoorbeeld: leeftijd, aantal fietsen in het gezin, enz.

¹⁵ 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 ordinale¹⁶ 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.

¹⁶ Een ordinale variabele betreft een categorische variabele waarbij een rangorde in de waarden kan worden aangebracht. Bijvoorbeeld: altijd/zeer vaak/vaak/af en toe/...

3. Resultaten onderzoek

LEESWIJZER

- De netto-respons bedraagt 2.118 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 2.068 bedraagt (zie 2.2.5).
Zoals beschreven in 2.2.6 *Vergelijking resultaten Mobiliteitsonderzoek met andere onderzoeken*, werd een andere weging toegepast op voorliggend Mobiliteitsonderzoek 2018 wanneer de resultaten vergeleken worden met het Mobiliteitsonderzoek uit 2015 enerzijds, en de bevraging Circulatieplan uit 2017 anderzijds.
- 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 kolom-totaal. 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 kolom-percentage’. 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 versus vrouwen, Gent Centrum versus Gent Noordoost versus Gent Rand versus Gent Zuidwest, leeftijdscategorieën, ligging van de woonplaats binnen, rond of buiten de stadsring, ligging van de school of werkplaats binnen of buiten de stadsring); 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 30).

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 30: Interpretatie van een positieve of negatieve correlatie

Positieve correlatie	▪ Hoe ouder,	→	▪ hoe meer akkoord met de uitspraak.
	▪ Hoe hoger opgeleid,		▪ hoe vaker men het betrokken vervoersmiddel gebruikt.
Negatieve correlatie	▪ Hoe jonger,	→	▪ hoe minder akkoord met de uitspraak.
	▪ Hoe lager opgeleid,		▪ hoe minder vaak men het betrokken vervoersmiddel gebruikt.
Positieve correlatie	▪ Hoe jonger,	→	▪ hoe meer akkoord met de uitspraak.
	▪ Hoe lager opgeleid,		▪ hoe vaker men het betrokken vervoersmiddel gebruikt.
Negatieve correlatie	▪ Hoe ouder,	→	▪ hoe minder akkoord met de uitspraak.
	▪ Hoe hoger opgeleid,		▪ 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 Geslacht, leeftijd en woonplaats

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 stadsdelen Gent Noordoost en Gent Rand zien we eenzelfde verhouding terug; voor de stadsdelen Gent Centrum en Gent Zuidwest is de verhouding vrouwen/mannen omgekeerd: we noteren er een hoger aandeel mannen dan vrouwen (resp. 51% en 49%).

0,2% van alle respondenten stelt 'anders' te zijn.

Tabel 31: Geslacht van de respondenten, naar stadsdeel

Geslacht	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Meisje/vrouw	190	48,7	265	51,3	397	51,8	196	49,8	1.048	50,7
Jongen/man	197	50,6	251	48,5	370	48,2	198	50,2	1.016	49,1
Anders	3	0,7	1	0,2	0	0	0	0	4	0,2
Totaal	390	100,0	517	100,0	767	100,0	394	100,0	2.068	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 = 2.068)

In de jongste **leeftijdscategorie** van 10 tot 19 jaar vinden we 10% van de respondenten terug. Bijna een vijfde van de respondenten (19%) is 20 tot 29 jaar oud en evenzoveel zijn 30 tot 39 jaar oud. 14% van de respondenten is 40 tot 49 jaar oud en eenzelfde aandeel noteren we voor de 50-59-jarigen. 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 7% en 6% van de respondenten terug. Aangezien de steekproef gewogen werd op leeftijd, is de leeftijdsverdeling identiek aan deze in de populatie.

In Gent Noordoost ligt het aandeel 10 tot 19-jarigen significant hoger dan dit in Gent Centrum (resp. 13% t.o.v. 6%). In Gent Centrum is 29% van de respondenten 20 tot 29 jaar, hetgeen significant hoger is dan in de overige stadsdelen: respectievelijk 13% in Gent Noordoost, 15% in Gent Zuidwest en 20% in Gent Rand. Dit respectievelijk aandeel in Gent Rand is dan weer een significant hoger aandeel ten opzichte van dit in Gent Noordoost (13%). In Gent Rand noteren we eveneens een significant hoger aandeel 30 tot 39-jarigen dan dit in Gent Zuidwest.

Tabel 32: Leeftijd van de respondenten, naar stadsdeel

Leeftijd	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
10 – 19 jaar	23	6,0	64	12,5	82	10,6	43	10,8	212	10,2
20 – 29 jaar	111	28,6	69	13,4	156	20,3	59	14,9	395	19,1
30 – 39 jaar	77	19,7	86	16,6	164	21,4	58	14,7	385	18,6
40 – 49 jaar	47	11,9	79	15,3	122	15,9	51	12,9	298	14,4
50 – 59 jaar	44	11,2	80	15,4	97	12,9	62	15,6	282	13,6
60 – 69 jaar	37	9,2	61	11,9	66	8,6	51	13,1	216	10,4
70 – 79 jaar	25	6,5	42	8,2	46	6,0	39	10,0	154	7,4
80 jaar en meer	26	6,7	35	6,7	34	4,4	32	8,0	126	6,1
Totaal	390	100,0	517	100,0	767	100,0	394	100,0	2.068	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Gemiddelde	42,7		45,3		41,6		47,1		43,8	

Basis = alle respondenten (n = 2.068)

Gemiddeld zijn de respondenten bijna 44 jaar oud.

De **gemiddelde leeftijd** van de respondenten in Gent Zuidwest blijkt significant hoger te zijn dan deze in Gent Rand en Gent Centrum, met name respectievelijk 47 jaar t.o.v. 42 jaar en 43 jaar. De respondenten in Gent Noordoost hebben gemiddeld een significant lagere leeftijd dan bevroegde Gentenaren in Gent Zuidwest (resp. 45 jaar tegenover 47 jaar).

Bijna de helft van de respondenten (49%) heeft als **postcode** 9000. Voor 15% 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 2%) en 9042 (1%).

Tabel 33: Postcode van de respondenten¹⁷, naar stadsdeel

Postcode	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
9000	390	100,0	28	5,5	493	64,3	94	23,9	1.005	48,6
9030	0	0	0	0	0	0	105	26,5	105	5,1
9031	0	0	0	0	0	0	100	25,4	100	4,8
9032	0	0	118	22,9	2	0,3	0	0	121	5,8
9040	0	0	132	25,5	83	10,8	0	0	215	10,4
9041	0	0	114	22,0	0	0	0	0	114	5,5
9042	0	0	10	2,0	0	0	0	0	10	0,5
9050	0	0	114	22,0	189	24,6	0	0	303	14,6
9051	0	0	0	0	0	0	48	12,2	48	2,3
9052	0	0	0	0	0	0	47	11,9	47	2,3
Totaal	390	100,0	517	100,0	767	100,0	394	100,0	2.068	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

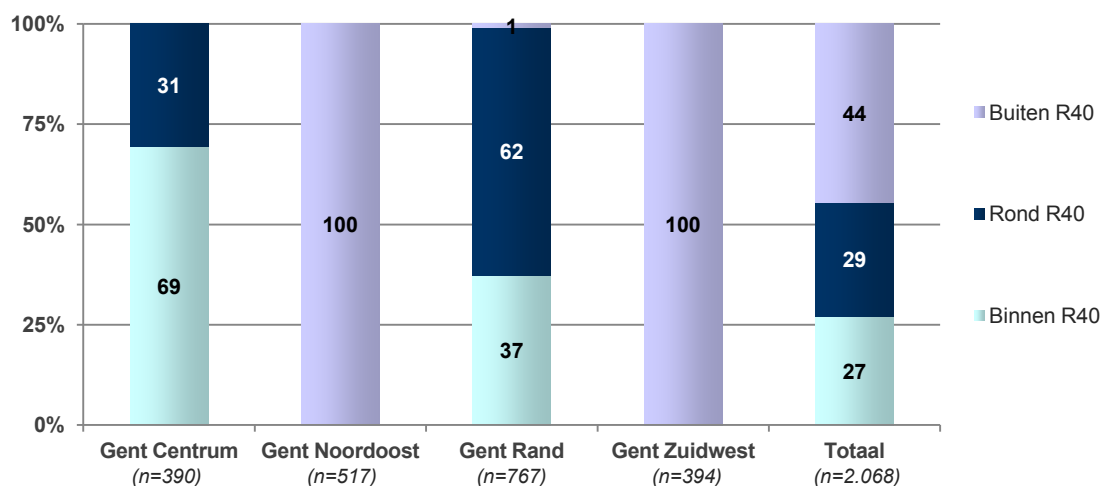
Basis = alle respondenten (n = 2.068)

¹⁷ Op basis van het adressenbestand.

Locatie van de woonplaats

Een vierde van de respondenten woont binnen de stadsring R40, 29% woont rond en 44% woont buiten de stadsring R40. Deze verdeling vinden we ook terug in de populatie. Voor een grafisch overzicht van deze gebieden verwijzen we naar figuur 2).

Figuur 4: Ligging van woonplaats binnen, rond of buiten de stadsring R40, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n=2.068)

3.1.2 Herkomst van de respondent

77% van de respondenten heeft de Belgische nationaliteit en is ook Belg van geboorte. 12% heeft thans een andere nationaliteit dan de Belgische en 11% heeft wel de Belgische nationaliteit maar is geboren met een andere nationaliteit. Aangezien de steekproef gewogen werd op herkomst, is de verdeling identiek aan deze in de populatie.

Tabel 34: Herkomst van de respondenten, naar stadsdeel

Geslacht	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Belg	300	77,0	441	85,2	488	63,6	363	92,0	1.591	77,0
Niet-Belg	67	17,2	37	7,2	128	16,7	17	4,4	250	12,1
Nieuwe Belg	22	5,7	39	7,6	151	19,7	14	3,6	227	11,0
Totaal	390	100,0	517	100,0	767	100,0	394	100,0	2.068	100,0

Basis = alle respondenten (n = 2.068)

Tussen de stadsdelen zijn er significante verschillen naar herkomst van de respondenten. Zo kent Gent Zuidwest een significant hoger aandeel Belgen dan de overige drie stadsdelen (resp. 92% t.o.v. 64% in Gent Rand, 77% in Gent Centrum en 85% in Gent Noordoost). Ook het aandeel Belgen in Gent Noordoost ligt significant hoger dan in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 85% t.o.v. 77% en 64%); ook het verschil tussen beide laatstgenoemde – Gent Centrum (77%) en Gent Rand (64%) – blijkt significant.

In Gent Centrum en Gent Rand bedraagt het aandeel niet-Belgen 17% wat een significant hoger aandeel is dan dit in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 7% en 4%). In Gent Rand is bijna 20% van de ondervraagden een nieuwe Belg. In de overige drie stadsdelen noteren we een significant lager aandeel (6% in Gent Centrum, 8% in Gent Noordoost en 4% in Gent Zuidwest).

3.1.3 Samenstelling van het huishouden

34% van de respondenten woont alleen: 29% zonder kinderen en 5% met kinderen. Bijna de helft van de respondenten (48%) is gehuwd of woont samen met een partner: 30% zonder kinderen en 18% met kinderen. 15% van de respondenten woont in bij ouders, grootouders of familie; 3% woont samen met vrienden.

Tabel 35: Samenstelling van het huishouden, naar stadsdeel

Gezinssituatie	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Alleenwonend, zonder kinderen	171	43,8	102	19,7	236	30,7	94	24,0	603	29,2
Alleenwonend, met kinderen	11	2,7	26	5,0	56	7,2	17	4,5	109	5,3
Samenwonend/gehuwd zonder kinderen	126	32,3	168	32,6	185	24,1	131	33,5	610	29,5
Samenwonend/gehuwd met kinderen	41	10,5	109	21,1	146	19,1	76	19,2	372	18,0
Inwonend bij (groot)ouders of familie	27	7,0	102	19,7	120	15,7	69	17,4	318	15,4
Samenwonend bij vrienden	13	3,4	10	2,0	22	2,9	5	1,4	51	2,5
Andere woonsituatie	1	0,3	0	0	2	0,2	0	0	3	0,1
Totaal	390	100,0	516	100,0	767	100,0	393	100,0	2.066	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	1	0,1	0	0,0	1	0,4	2	0,1

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 2 'geen antwoord')

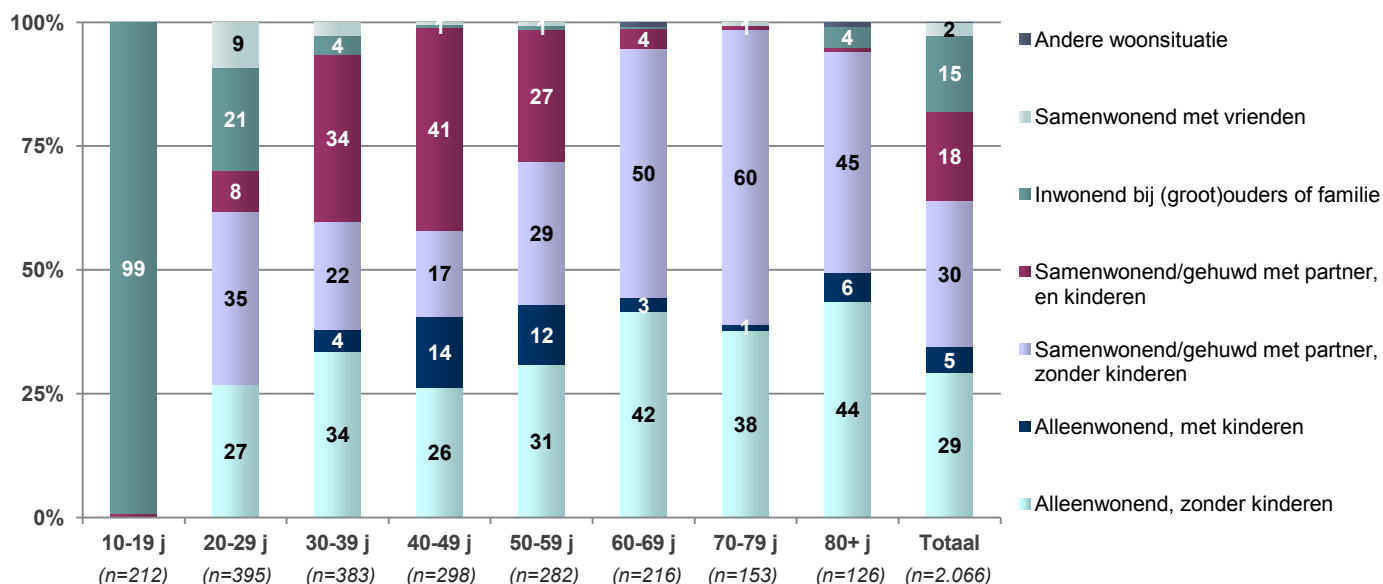
Op niveau van de stadsdelen noteren we met betrekking tot de **woonsituatie** van de respondenten de volgende verschillen: Gent Centrum kent het hoogste aandeel alleenwonenden zonder kinderen (44%) en dit aandeel is significant hoger dan dit in de overige drie stadsdelen (20% in Gent Noordoost, 31% in Gent Rand en 24% in Gent Zuidwest). Het aandeel alleenstaanden zonder kinderen in Gent Rand is ook significant hoger dan dit in Gent Noordoost (resp. 31% t.o.v. 20%).

In de stadsdelen Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest zijn er significant meer respondenten die enerzijds samenwonen/gehuwd zijn mét partner en kinderen (resp. 21%, 19% en 19%) en anderzijds inwonend bij (groot-)ouders of familie (resp. 20%, 16% en 17%) vergeleken met Gent Centrum (resp. 11% en 11%).

Een laatste significant verschil betreft de groep respondenten die stellen samen te wonen met een partner maar zonder kinderen: in Gent Zuidwest, Gent Noordoost en Gent Centrum bedraagt hun aandeel 32% tot 34%, terwijl dit in Gent Rand 'slechts' 24% is.

De **woonsituatie** van de respondenten kan ook bekeken worden **naar leeftijd**. In de jongste leeftijdscategorie (10 tot 19 jaar) geeft zowat iedereen aan in te wonen bij de ouders, grootouders of familie; 1% woont samen met een partner en kinderen. Bij de 20 tot 29-jarigen vinden we de grootste groep respondenten terug die aangeven samen te wonen met vrienden (9%), iets wat in de overige leeftijdscategorieën nauwelijks voorkomt. Een vijfde van de 20 tot 29-jarigen woont nog bij de ouders, grootouders of familie (21%). Voorts wonen drie op de tien 20 tot 29-jarigen alleen (zonder kinderen) en 43% woont samen met een partner (35% zonder kinderen en 8% met kinderen). Respondenten tussen 30 en 39 jaar, 40 en 49 jaar oud, alsook tussen 50 en 59 jaar oud, kennen een gelijkaardige verdeling naar woonsituatie: ze kennen een significant hoger aandeel dat samenwoont met partner en kinderen (27% tot 41%), en 17% tot 29% woont samen met een partner, maar zonder kinderen. In deze drie leeftijdscategorieën zijn vier op de tien respondenten alleenstaand (38% tot 43%), waarvan 4% tot 14% inwonende kinderen heeft. De drie oudste leeftijdsgroepen tot slot, zijnde de 60 tot 69-jarigen, de 70 tot 79-jarigen en de 80-plussers, kennen het hoogste percentage dat aangeeft samen te wonen met een partner, zonder kinderen (45% tot 60%). Bij de 80-plussers woont 50% van de respondenten alleen.

Figuur 5: Samenstelling van het huishouden, naar leeftijd (N totaal=2.068)



Basis = alle respondenten (n = 2.068; 2 'geen antwoord')

Gemiddeld wonen respondenten samen met 2,4 gezinsleden (zichzelf inclusief)¹⁸.

In Gent Centrum is de gemiddelde gezinsgrootte (1,9 gezinsleden) significant kleiner dan in de overige stadsdelen (2,4 tot 2,6 gezinsleden).

Tabel 36: Aantal gezinsleden, naar stadsdeel

Aantal gezinsleden	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1	171	44,1	102	19,7	236	30,8	93	23,8	602	29,2
2	139	35,8	197	38,1	246	32,1	149	37,9	731	35,4
3	31	8,1	83	16,0	108	14,1	58	14,7	279	13,5
4	32	8,2	92	17,8	114	14,9	64	16,1	301	14,6
5	14	3,6	32	6,1	28	3,6	24	6,1	97	4,7
6 of meer	1	0,4	12	2,2	35	4,6	6	1,4	54	2,6
Totaal	388	100,0	516	100,0	765	100,0	393	100,0	2.063	100,0
<i>Geen antwoord</i>	2	0,5	1	0,1	1	0,2	1	0,2	5	0,2
Gemiddelde	1,9		2,6		2,4		2,5		2,4	

Basis = alle respondenten (n =2.068; 5 'geen antwoord')

Leeftijd jongste kind

Bij een kwart van de respondenten die aangeven dat er kinderen zijn in hun gezinssituatie (26%) situeert de leeftijd van hun jongste kind tussen de 7 en 12 jaar is. Voor telkens 22% van deze respondenten is dat tussen de 13 en 18 jaar en 19 jaar en ouder (waarvan bij 6% van de respondenten hun jongste kind 25 jaar of ouder is). Bij 28% van de ondervraagde Gentenaren met kinderen is het jongste kind 6 jaar of jonger (waarvan bij 17% het om peuters gaat van 0 tot 3 jaar).

Naar stadsdelen stellen we vast dat Gent Rand het hoogste aandeel respondenten kent waarvan het jongste kind 3 jaar of jonger is (23%) en dat dit aandeel significant hoger is dan dit in Gent Noordoost (12%).

De gemiddelde leeftijd van het jongste kind bedraagt 12,4 jaar.

In Gent Noordoost en Gent Zuidwest is de gemiddelde leeftijd van het jongste kind significant hoger dan in Gent Rand (resp. telkens 14 jaar tegenover 11 jaar).

¹⁸ 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."

Tabel 37: Leeftijd van het jongste kind, naar stadsdeel

Leeftijd jongste kind	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0-3 jaar	13	17,1	28	12,4	70	22,7	20	12,7	130	17,1
4-6 jaar	3	4,3	23	10,0	46	14,8	15	9,5	86	11,3
7-12 jaar	24	32,2	67	29,4	74	24,2	36	23,5	201	26,4
13-18 jaar	20	26,5	47	20,9	58	18,9	44	28,2	169	22,1
19-24 jaar	12	15,8	43	19,1	46	14,9	31	20,2	132	17,3
25 jaar of ouder	3	4,2	18	8,1	14	4,5	9	5,9	44	5,8
Totaal	74	100,0	227	100,0	308	100,0	155	100,0	763	100,0
<i>Geen antwoord</i>	4	4,5	5	2,1	10	3,0	1	0,7	19	2,4
Gemiddelde	12,5		13,6		10,9		13,5		12,4	

Basis = respondenten die aangeven dat er kinderen zijn in de gezinssituatie (alleen met, samenwonend met en inwonend bij) (n = 799; 19 'geen antwoord)

3.1.4 Onderwijsniveau

Van de 2.068 Gentenaren die aan het onderzoek hebben meegewerkt, gaat 14% nog steeds naar school. Indien we enkel de overige 1.760 respondenten in beschouwing nemen, vinden we dat zes op de tien respondenten (60%) een diploma hoger (niet-universitair/universitair) onderwijs hebben. Voorts heeft een kwart (25%) een diploma hoger secundair onderwijs, 10% een diploma lager secundair onderwijs, 4% een diploma lager onderwijs en 2% geen diploma.

Tabel 38: Hoogst behaalde diploma van de respondenten, naar stadsdeel

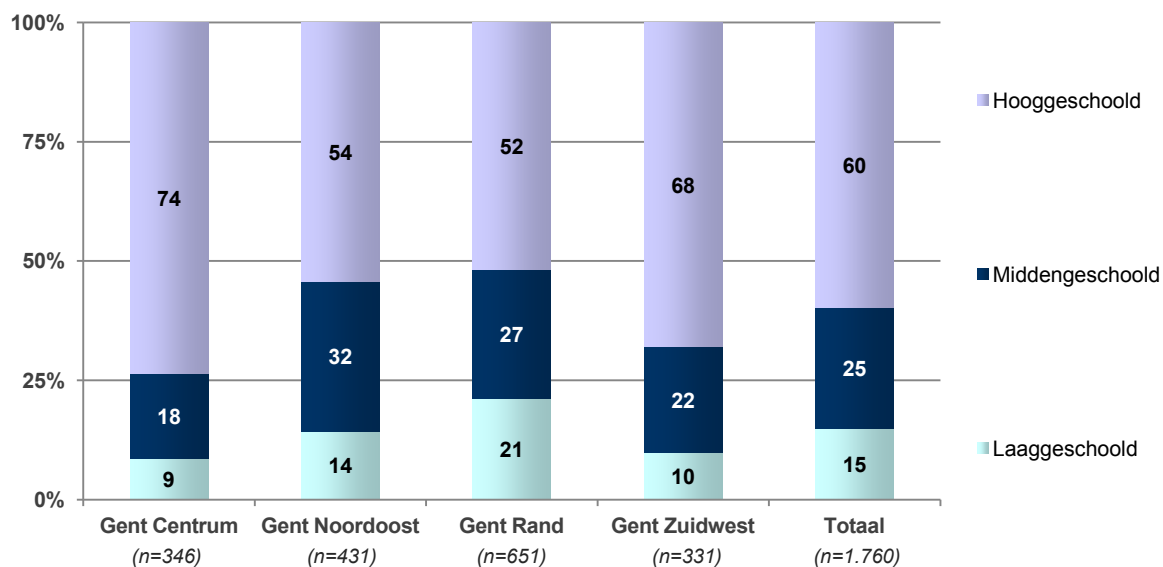
Hoogst behaalde diploma	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Geen diploma	4	1,2	4	0,9	23	3,5	4	1,1	35	2,0
Lager onderwijs	7	2,0	19	4,4	27	4,1	8	2,4	61	3,5
Lager secundair onderwijs	19	5,4	39	9,0	88	13,5	21	6,4	167	9,5
Hoger secundair onderwijs	62	17,9	136	31,5	176	27,1	73	22,1	447	25,4
Hoger (niet-)universitair onderwijs	254	73,5	234	54,2	337	51,8	225	68,0	1.051	59,7
Totaal	346	100,0	431	100,0	651	100,0	331	100,0	1.760	100,0
<i>Geen antwoord</i>	3	0,8	3	0,8	7	1,1	3	0,9	16	0,9

Basis = alle respondenten die niet meer schoolgaand zijn (n = 1.776; 14 'geen antwoord)

In Gent Rand vinden we significant meer respondenten terug die geen diploma hebben in vergelijking met Gent Noordoost (resp. 4% t.o.v. 1%). Verder kennen de respondenten in Gent Rand ook significant een hoger aandeel lager en hoger secundair gediplomeerden dan zij in Gent Centrum. Verder noteren we voor de respondenten in Gent Centrum en in Gent Zuidwest een hoger aandeel (niet-)universitair dan in Gent Noordoost en Gent Rand (resp. 74% en 68% t.o.v. 54% en 52%).

In figuur 6 wordt een meer grafisch overzicht geboden, met een onderscheid naar laaggeschoolde, middengeschoolde en hooggeschoolde respondenten. Gent Rand kent een significant hoger aandeel laaggeschoolde respondenten dan de overige stadsdelen, met name 21% ten opzichte van 9% tot 14%. 74% van de respondenten in Gent Centrum en 68% van zij in Gent Zuidwest zijn hooggeschoold, dit zijn significant hogere aandelen dan in Gent Rand (resp. 52%). Het aandeel middengeschoolde respondenten verschilt significant enkel tussen Gent Noordoost (32%) en Gent Rand (27%) telkens ten opzichte van Gent Centrum (18%).

Figuur 6: Onderwijsniveau, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten die hun schoolcarrière beëindigd hebben (n = 1.776; 16 'geen antwoord')

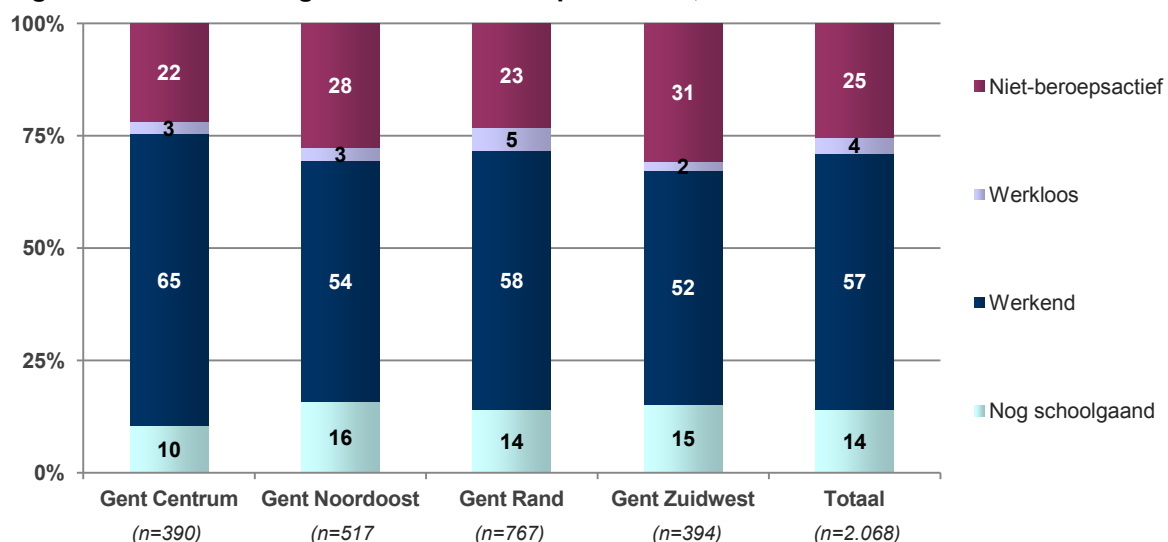
3.1.5 Tewerkstelling

3.1.5.1 TEWERKSTELLINGSSTATUUT

Zoals daarnet reeds werd aangehaald, gaat één op zeven respondenten (14%) op dit moment nog steeds naar school. Bijna zes op tien respondenten (57%) zijn momenteel beroepsactief, 4% geeft aan werkloos te zijn. Voorts laat een vierde (25%) weten niet (meer) beroepsactief te zijn.

Het aandeel respondenten dat beroepsactief is, ligt in Gent Centrum significant hoger dan in Gent Noordoost en Gent Rand, met name respectievelijk 65% ten opzichte van 54% en 58%. In Gent Zuidwest noteren we het hoogste aandeel niet-beroepsactieven (31%) waarbij het verschil met dit in Gent Centrum (22%) en in Gent Rand (23%) significant is.

Figuur 7: Tewerkstellingsstatuut van de respondenten, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 2.068)

De **niet-beroepsactieve** respondenten bestaan voor het merendeel – zie onderstaande tabel – uit (brug)gepensioneerden (21%). De overige niet-beroepsactieve respondenten betreffen 3% arbeidsongeschikten en 1% huismannen/-vrouwen.

Naar stadsdelen kan een significant verschil worden vastgesteld tussen Gent Centrum, Gent Noordoost en Gent Zuidwest t.o.v. Gent Rand: de eerste genoemde stadsdelen tellen een significant hoger aandeel (brug)gepensioneerde respondenten dan Gent Rand (resp. 19%, 23% en 27% t.o.v. 17%).

Tabel 39: Tewerkstellingsstatuut, met gedetailleerd overzicht van niet-beroepsactieve respondenten, naar stadsdeel

Tewerkstellingsstatuut	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Schoolgaand	41	10,4	82	15,9	108	14,1	60	15,2	291	14,1
Werkend	254	65,0	277	53,9	441	57,6	205	52,0	1.177	56,9
Werkloos	11	2,8	15	3,0	39	5,1	8	2,1	73	3,5
Niet-beroepsactief	85	21,8	143	27,6	178	23,2	121	30,7	526	25,4
(Brug)gepensioneerd	73	18,7	121	23,4	128	16,7	106	26,9	428	20,7
Huisman/vrouw	4	1,0	8	1,5	12	1,6	4	1,0	27	1,3
Arbeidsongeschikt	8	2,1	14	2,7	38	4,9	11	2,8	71	3,4
Totaal	390	100,0	517	100,0	767	100,0	394	100,0	2.068	100,0
Geen antwoord	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Basis = alle respondenten (n = 2.068)

3.1.5.2 TEWERKSTELLINGSGRAAD (AANTAL ARBEIDSUREN PER WEEK)

7 op de 10 beroepsactieve respondenten werken 38 uren en meer per week, 22% werkt 21 tot 37 uren per week en 8 % presteert minder dan 21 uren per week.

In Gent Centrum werken significant meer respondenten 38 uren en meer dan in Gent Rand, zijnde respectievelijk 77% tegenover 66%.

Tabel 40: Aantal uren gewerkt per week, naar stadsdeel

Tewerkstellingsgraad	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Minder dan 21 uren	15	5,8	19	6,9	42	9,9	14	6,7	89	7,7
21 tot 37 uren	44	17,3	70	25,3	104	24,5	37	18,2	255	22,0
38 uren en meer	194	76,8	187	67,8	279	65,6	152	75,1	812	70,2
Totaal	253	100,0	276	100,0	425	100,0	203	100,0	1.156	100,0
Geen antwoord	1	0,3	1	0,5	17	3,8	2	1,0	21	1,8

Basis = alle respondenten die beroepsactief zijn / een betaald job uitoefenen (n = 1.177; 21 'geen antwoord')

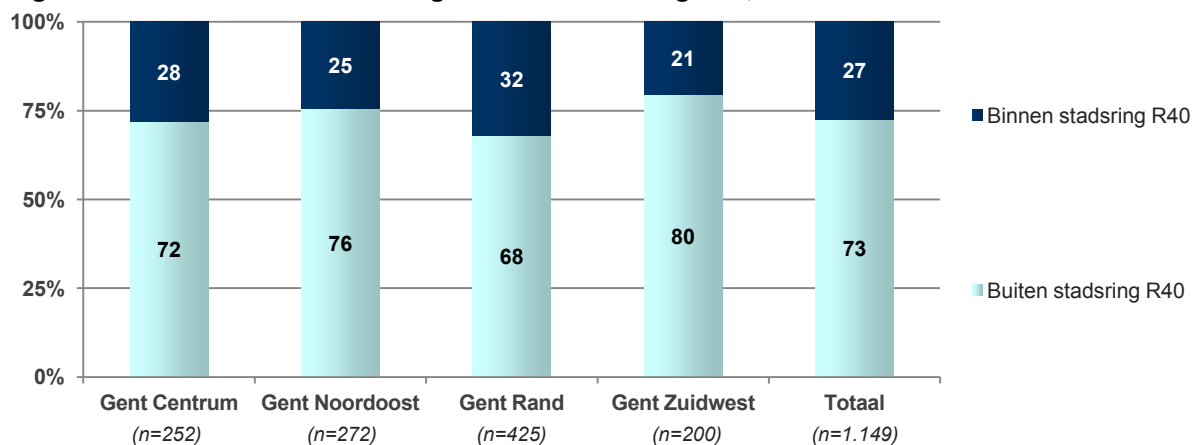
3.1.6 Locatie van werk of school

3.1.6.1 LOCATIE WERK

Van alle respondenten die gaan werken is de werkplaats in drie op de tien gevallen (27%) binnen de stadsring R40 gelegen. Bij zeven op de tien respondenten (72%) is de werkplaats buiten de stadsring R40 gelegen. 1% van de respondenten geeft aan dat de werkplaats soms binnen / soms buiten de R40 ligt. In de onderstaande grafiek werden deze laatste evenwel buiten beschouwing genomen.

Respondenten woonachtig in Gent Rand geven significant vaker aan dan respondenten uit Gent Zuidwest, dat hun werkplaats binnen de stadsring R40 gelegen is (resp. 32% t.o.v. 21%). Omgekeerd is het verschil ook significant.

Figuur 8: Plaats van tewerkstelling m.b.t. de stadsring R40, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten die beroepsactief zijn (n=1.177; 20 'geen antwoord' + 8 'soms'¹⁹)

Van alle respondenten die beroepsactief zijn, én binnen de stadsring R40 wonen (330 respondenten), dienen zes op de tien (62%) zich buiten de stadsring R40 te verplaatsen om naar het werk te gaan. Bijkomend, dient van alle respondenten die beroepsactief zijn, én rond of buiten de stadsring R40 wonen (resp. 345 en 474 respondenten), een vierde (23%-24%) zich binnen de stadsring te begeven om naar het werk te gaan. In totaal moet een derde (34%; 205+82+108 respondenten) van de beroepsactieve respondenten de stadsring passeren om zich van de woonplaats naar het werk te begeven.

¹⁹Hieronder moet verstaan worden dat de respondent meerdere werkplaatsen heeft en afwisselend binnen of buiten de stadsring R40 werkt.

Tabel 41: Ligging werkplaats t.a.v. stadsring R40 (binnen/buiten), naar ligging woonplaats t.a.v. stadsring R40 (binnen/rond/buiten)

Ligging werkplaats	Wonen binnen R40		Wonen rond R40		Wonen buiten R40		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Binnen stadsring R40	125	37,9	82	23,7	108	22,7	315	27,4
Buiten stadsring R40	205	62,1	263	76,3	366	77,3	835	72,6
Totaal	330	100,0	345	100,0	474	100,0	1.149	100,0
<i>Soms</i>	1	0,2	3	0,9	4	0,8	8	0,7
<i>Geen antwoord</i>	7	2,0	8	2,2	6	1,2	20	1,7

Basis = alle respondenten die beroepsactief zijn (n = 1.177; 20 'geen antwoord' + 8 'soms')

Tabel 42 geeft een meer gedetailleerd beeld van waar het werk van de respondenten gelegen is. Voor zes op de tien respondenten (63%) die beroepsactief zijn, is de werkplaats gelegen in Gent: 27% binnen en 36% buiten de stadsring R40. Bij de overige 37% van de beroepsactieve respondenten, is de werkplaats buiten Gent gelegen: 8% binnen het Stadsgewest Gent, 7% binnen de provincie Oost-Vlaanderen en 21% buiten de provincie Oost-Vlaanderen (i.c. in hoofdzaak naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, West-Vlaanderen en Antwerpen).

Tabel 42: Plaats van tewerkstelling, naar stadsdeel

Ligging werk	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Gent	148	59,8	175	64,8	283	66,5	116	58,2	721	63,2
Binnen stadsring	71	28,7	67	24,8	134	31,5	41	20,6	313	27,4
Buiten stadsring	77	31,1	108	40,0	148	34,8	75	37,7	408	35,8
Stadsgewest Gent	21	8,3	23	8,5	28	6,7	19	9,4	91	7,9
Oost-Vlaanderen	15	6,0	21	7,6	32	7,6	18	8,8	85	7,5
Buiten Oost-Vlaanderen	64	25,8	52	19,1	82	19,2	47	23,6	244	21,4
West-Vlaanderen	10	3,9	8	3,1	22	5,2	13	6,5	53	4,6
Antwerpen	11	4,3	15	5,5	14	3,2	6	2,8	45	3,9
Vlaams-Brabant	4	1,6	5	1,7	6	1,5	5	2,7	20	1,8
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	33	13,3	18	6,7	38	9,0	20	9,9	109	9,5
Henegouwen	1	0,6	1	0,4	0	0,0	0	0,0	2	0,2
Luik	0	0,0	1	0,3	0	0,0	0	0,0	1	0,1
Namen	1	0,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,1
Buitenland	4	1,7	3	1,1	1	0,3	3	1,4	11	1,0
Totaal	248	100,0	270	100,0	425	100,0	199	100,0	1.141	100,0
<i>Geen antwoord</i>	6	2,4	7	2,6	17	3,7	6	2,9	36	3,0

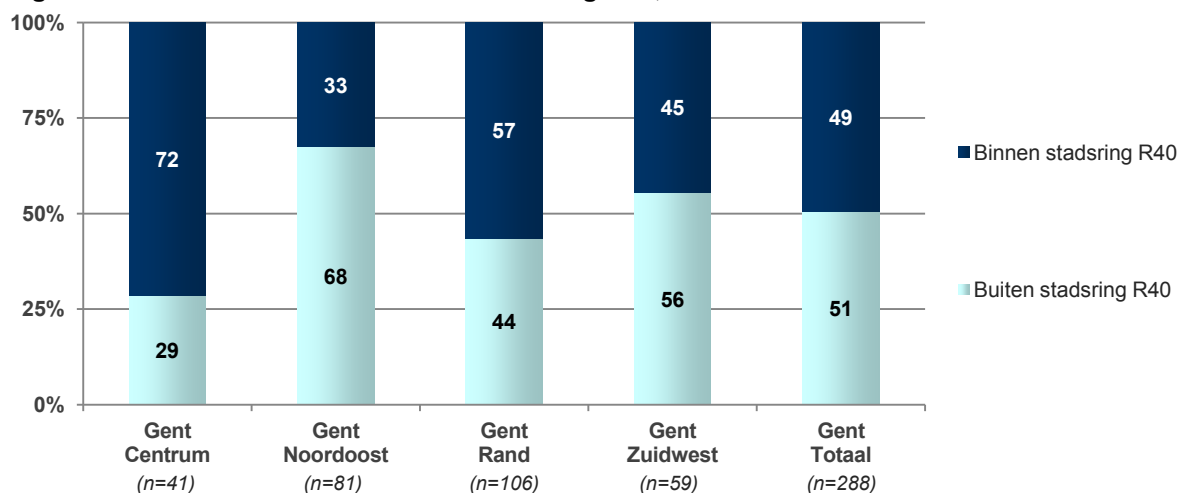
Basis = alle respondenten die beroepsactief zijn (n = 1.177; 36 'geen antwoord')

3.1.6.2 LOCATIE SCHOOL

Naast de vraag of de school gelegen is binnen de stadsring R40, diende men ook de postcode te noteren van de **plaats waar hun school** gelegen is. Van alle respondenten die naar school gaan (i.c. N=291), is de school voor de helft van hen (49%) binnen de stadsring R40 gelegen.

72% van de schoolgaanden woonachtig in Gent Centrum gaat naar school binnen de stadsring R40. Dit is een significant hoger aandeel dan zij die wonen in Gent Noordoost (33%) en Gent Zuidwest (45%). Schoolgaande respondenten woonachtig in Gent Rand geven daarnaast significant vaker aan dan respondenten uit Gent Noordoost dat hun school binnen de stadsring R40 gelegen is (resp. 57% t.o.v. 33%). Omgekeerd stellen de betrokken respondenten die wonen in Gent Noordoost en Gent Zuidwest significant vaker dan zij uit Gent Centrum dat ze onderwijs volgen buiten de stadsring R40 (resp. 68% en 56% t.o.v. 29%).

Figuur 9: Plaats van school m.b.t. de stadsring R40, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten die schoolgaand zijn (n = 291; 4 'geen antwoord')

Bij negen op de tien schoolgaande respondenten (93%) is de school in Gent gelegen; de overigen lopen school in het Stadsgewest Gent (4%), Oost-Vlaanderen (2%) of buiten Oost-Vlaanderen (1%).

In Gent Rand geven significant meer respondenten aan school te lopen in Gent (99%) vergeleken met respondenten woonachtig in Gent Noordoost (89%).

Tabel 43: Ligging school, naar stadsdeel

Ligging school	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Stad Gent	37	91,7	72	88,7	105	98,7	54	90,5	268	93,2
Stadsgewest Gent	3	6,4	6	7,3	0	0,0	2	3,5	11	3,7
Oost-Vlaanderen	0	0,0	3	4,0	0	0,0	1	2,3	5	1,6
Buiten Oost-Vlaanderen	1	1,9	0	0,0	1	1,3	2	3,6	4	1,5
Totaal	41	100,0	81	100,0	106	100,0	59	100,0	288	100,0
Geen antwoord	0	0,0	1	1,3	2	1,9	1	1,2	4	1,3

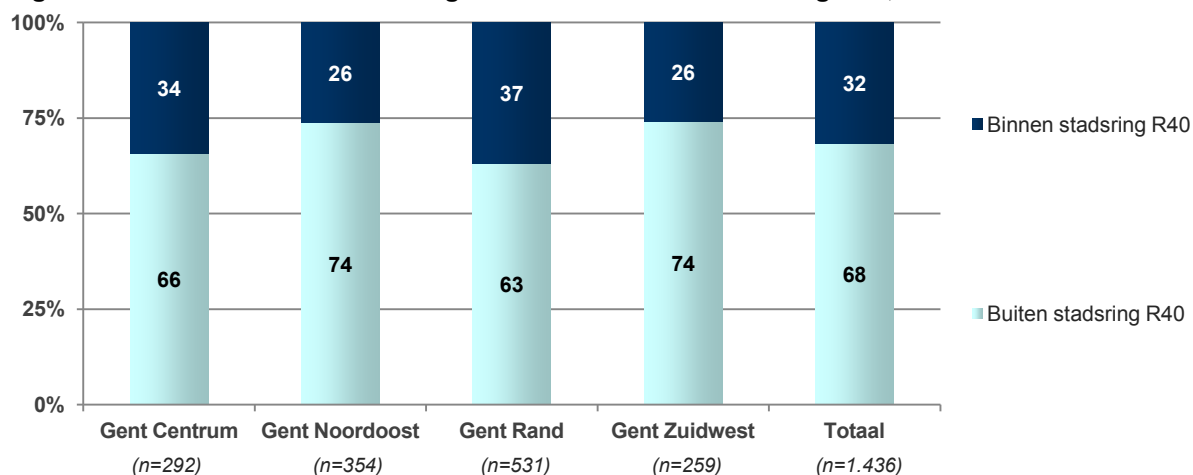
Basis = alle respondenten die schoolgaand zijn (n = 291; 4 'geen antwoord')

3.1.6.3 LOCATIE WERK OF SCHOOL - TOTAAL

Van alle respondenten die naar school gaan of werken (i.c. 1.468 van de 2.068 van de respondenten die aan het onderzoek hebben meegewerkt; 71%), is de school of werkplaats in drie op de tien gevallen (32%) binnen de stadsring R40 gelegen. Bij 68% is de school of werkplaats buiten de stadsring R40 gelegen.

Respondenten woonachtig in Gent Rand geven significant vaker aan dan respondenten uit Gent Noordoost of Gent Zuidwest, dat hun school of werkplaats binnen de stadsring R40 gelegen is (resp. 37% t.o.v. telkens 26%). Omgekeerd is het verschil ook significant.

Figuur 10: Plaats van tewerkstelling of school m.b.t. de stadsring R40, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten die beroepsactief of schoolgaand zijn (n=1.468; 26 geen antwoord²⁰ + 8 soms²⁰)

Van alle respondenten die beroepsactief zijn of naar school gaan, én binnen de stadsring R40 wonen (392 respondenten), dient 56% zich buiten de stadsring R40 te begeven om naar het werk of de school te gaan. Bijkomend, dient van alle respondenten die beroepsactief zijn of naar school gaan, én rond of buiten de stadsring R40 wonen (resp. 431 en 614 respondenten), 26% tot 29% zich binnen de stadsring te begeven om naar het werk of de school te gaan. In totaal moet aldus 35% (219+123+160 respondenten) van de beroepsactieve en schoolgaande respondenten de stadsring passeren om zich van de woonplaats naar het werk of de school te begeven.

Tabel 44: Ligging werk/school t.a.v. stadsring R40 (binnen/buiten), naar ligging woonplaats t.a.v. stadsring R40 (binnen/rond/buiten)

Plaats werk/school	Wonen binnen R40		Wonen rond R40		Wonen buiten R40		Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Binnen stadsring R40	173	44,1	123	28,7	160	26,1	456	31,8
Buiten stadsring R40	219	55,9	307	71,3	454	73,9	980	68,2
Totaal	392	100,0	431	100,0	614	100,0	1.437	100,0
Soms	1	0,1	3	0,7	4	0,6	8	0,5
Geen antwoord	7	1,7	10	2,2	7	1,2	24	1,6

Basis = alle respondenten die beroepsactief of schoolgaand zijn (n = 1.437; 24 'geen antwoord' + 8 'soms')

²⁰Dit houdt in dat de respondent meerdere werkplaatsen heeft en afwisselend binnen of buiten de stadsring R40 werkt.

3.1.7 Telewerk

43% van de beroepsactieve respondenten laat weten soms van thuis uit te werken: 5% werkt altijd van thuis uit (de werkplek valt samen met de woonplaats), 18% werkt 1 of meerdere keren per week van thuis uit, 12% doet dit 1 of meerdere keren per maand en 8% werkt 1 of meerdere dagen per jaar van thuis uit.

Bijna 6 op de 10 beroepsactieve respondenten doet nooit aan telewerk.

In het Mobiliteitsonderzoek 2015 lag het aandeel telewerkers lager: 35% t.o.v. 44% in 2018; deze stijging geldt enkel voor werkplaatsen buiten de stadsring (i.c. 34% t.o.v. 46% in 2018).

Tabel 45: Aantal dagen per week thuiswerken (=telewerk), naar stadsdeel

Telewerk	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Ja, altijd	13	5,2	15	5,3	27	6,3	6	3,1	61	5,2
Nooit	137	54,6	162	58,6	245	57,8	113	55,8	657	56,9
Ja, soms - 1 of > dagen / week	45	18,0	49	17,7	85	19,9	34	16,7	212	18,4
Ja, soms - 1 of > dagen / maand	35	14,0	30	11,0	46	10,8	26	13,1	138	12,0
Ja, soms – 1 of > dagen / jaar	21	8,3	20	7,3	22	5,2	23	11,2	86	7,5
Totaal	252	100,0	276	100,0	424	100,0	202	100,0	1.154	100,0
<i>Geen antwoord</i>	2	,7	1	,2	17	4,0	3	1,6	23	2,0

Basis = alle respondenten die beroepsactief zijn (n = 1.177; 23 'geen antwoord')

Kijken we in functie van de werkplaats van de respondent (zie tabel 46), dan zien we dat van alle respondenten die buiten Oost-Vlaanderen werken, 64% aan telewerk doet; dit is een significant hoger aandeel vergeleken met de respondenten die dichterbij huis werken (i.c. Gent, Stadsgewest Gent of provincie Oost-Vlaanderen)²¹ waar het aandeel telewerkers tussen 18% en 40% ligt. Ook respondenten die in Gent werken, doen vaker aan telewerk vergeleken met respondenten die in het Stadsgewest Gent werken (resp. 40% t.o.v. 18%).

Tabel 46: Al dan niet van thuis uit werken (=telewerk), naar plaats van tewerkstelling

Telewerk	Gent		Stadsgewest Gent		Oost-Vlaanderen		Buiten Oost-Vlaanderen		Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Neen, nooit	432	60,4	74	81,9	56	65,4	89	36,5	657	56,9
Ja	283	39,6	16	18,1	29	34,6	155	63,5	497	43,1
Ja, altijd	52	7,2	0	0,0	6	6,7	3	1,3	61	5,2
Ja, 1 of meerdere keren per week	106	14,9	7	8,0	8	9,1	83	34,0	212	18,4
Ja, 1 of meerdere keren per maand	81	11,3	3	3,5	10	11,2	42	17,2	138	12,0
Ja, 1 of meerdere keren per jaar	44	6,2	6	6,7	6	7,6	27	11,1	86	7,5
Totaal	715	100,0	91	100,0	85	100,0	244	100,0	1.154	100,0
<i>Geen antwoord</i>	7	0,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	23	2,0

Basis = alle respondenten die beroepsactief zijn (n = 1.177; 23 'geen antwoord')

²¹ Het stadsgewest is exclusief de stad Gent; de provincie Oost-Vlaanderen is exclusief de stad Gent en het stadsgewest Gent.

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 tijdsperiode 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 geboden om de resultaten/de analyses correct te kunnen interpreteren.

LEESWIJZER

- De netto-respons bedraagt 2.118 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 2.068 bedraagt (zie 2.2.5).

Zoals beschreven in 2.2.6 *Vergelijking resultaten Mobiliteitsonderzoek met andere onderzoeken*, werd een andere weging toegepast op voorliggend Mobiliteitsonderzoek 2018 wanneer de resultaten vergeleken worden met het Mobiliteitsonderzoek uit 2015.

- Alle respondenten werd gevraagd – voor een gegeven dag van de week²² – 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 2.068 respondenten, laat 73% weten (N=1.508) op de betreffende dag een verplaatsing te hebben gemaakt; 26% (N=530) heeft geen verplaatsing gemaakt. 30 respondenten hebben deze vraag niet beantwoord en zijn bijgevolg niet opgenomen in bovenstaande percentages.
- Van de 1.508 respondenten die aangeven een verplaatsing te hebben gemaakt, hebben er 1.433 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 2 respondenten, die zich beiden wel verplaatst hebben, maar dus niet in Gent (i.c. 1 respondent in België, 1 respondent enkel in het buitenland).

²² In het begeleidend schrijven, alsook in de vragenlijst stond aangegeven voor welke dag van de week (maandag, dinsdag, ... tot en met zondag) de respondent zijn/haar verplaatsingen diende te noteren.

Van de overige 1.431 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, enz.)²³.

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.

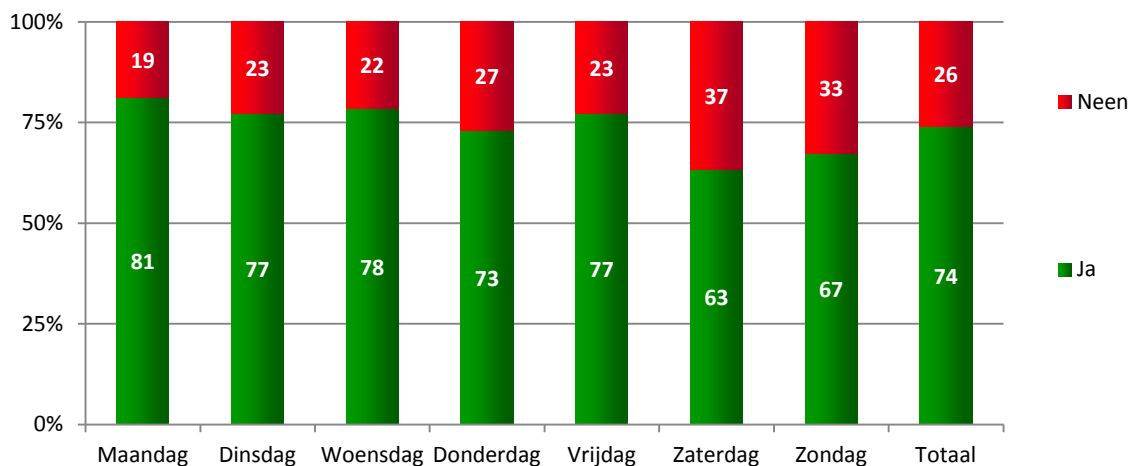
- Onder **hoofdvervoerswijze / hoofdvervoersmiddel** moet worden verstaan: "de wijze waarop de respondent de grootste afstand van de verplaatsing aflegt". Indien dit één verplaatsingsmiddel is (bijv. een verplaatsing van thuis naar school te voet) dan is uiteraard per definitie dat respectievelijke verplaatsingsmiddel (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.

²³ 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 kilometer).

3.2.1 Aantal verplaatsingen

Bijna acht op de tien respondenten (79%) hebben zich verplaatst op de dag voor de respondent opgelegde verplaatsingsdag. 21% van de respondenten hebben zich die dag niet verplaatst. 41 respondenten hebben deze vraag niet beantwoord.

Figuur 11: Heeft de respondent zich op de opgegeven dag verplaatst, naar dag van de week (N totaal=2.038)



Basis = alle respondenten (n = 2.068; 30 'geen antwoord')

Wanneer we naar de verscheidene dagen van de week kijken, blijkt het aandeel respondenten dat zich verplaatst op deze dagen te liggen tussen 63% (zaterdag) en 81% (maandag). We stellen een significante afwijking vast voor deze twee dagen. Zo blijkt een groter aandeel zich op maandag buitenshuis te begeven (81%) ten opzichte van zondag (67%), terwijl op zaterdag juist een lager aandeel respondenten het huis verlaat (63%) ten opzichte van maandag, dinsdag, woensdag en vrijdag (resp. 81%, 77%, 78% en 77%).

Gemiddeld verplaatst de Gentenaar (vanaf 10 jaar oud) zich 2,3 keer per dag²⁴.

In Gent wonen 229.925 personen van 10 jaar of ouder²⁵. Aan een gemiddelde van 2,3 verplaatsingen per dag, betekent dit dat alle Gentse inwoners van 10 jaar en ouder een totaal van 525.047 verplaatsingen²⁶ 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 592.763.

²⁴ De basis bedraagt 1.963 respondenten: 2.068 respondenten minus 30 respondenten (deelden niet mee of ze zich al dan niet verplaatst hebben) minus 75 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.

²⁵ Bevolkingscijfers 2018; Bron <http://www.gent.be/gentincijfers/>.

²⁶ Het betreft dus enkel verplaatsingen die minstens gedeeltelijk in België plaatsvonden.

Het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag varieert van 1,7 tot 2,5 al naargelang de dag van de week. Met gemiddeld 1,7 tot 1,9 ligt het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag in het weekend significant lager dan op weekdays (gemiddeld 2,3 tot 2,5)²⁷.

Tabel 47: Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag door Gentse burgers (10 jaar en ouder: N=229.925; alle leeftijden: N=259.579)

Dag van de week	Gemiddeld # verplaatsingen	Totaal # verplaatsingen door Gentse burgers (10 jaar en ouder)	Totaal # verplaatsingen door Gentse burgers (alle leeftijden)
Maandag	2,5	572.588	646.437
Dinsdag	2,5	565.422	638.346
Woensdag	2,5	586.080	661.668
Donderdag	2,3	525.748	593.555
Vrijdag	2,5	576.294	650.620
Zaterdag	1,9	447.522	505.240
Zondag	1,7	401.672	453.477
Totaal	2,3	525.047	592.763

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'.

Uit de analyses blijkt dat een op de zeven (13%) van alle verplaatsingen te voet gebeurt en een derde (30%) 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 14% van alle verplaatsingen. De wagen wordt gebruikt voor vier op de tien verplaatsingen (39%), zij het als chauffeur of passagier. Het gebruik van de motor of bromfiets blijft beperkt tot 1% van de verplaatsingen.

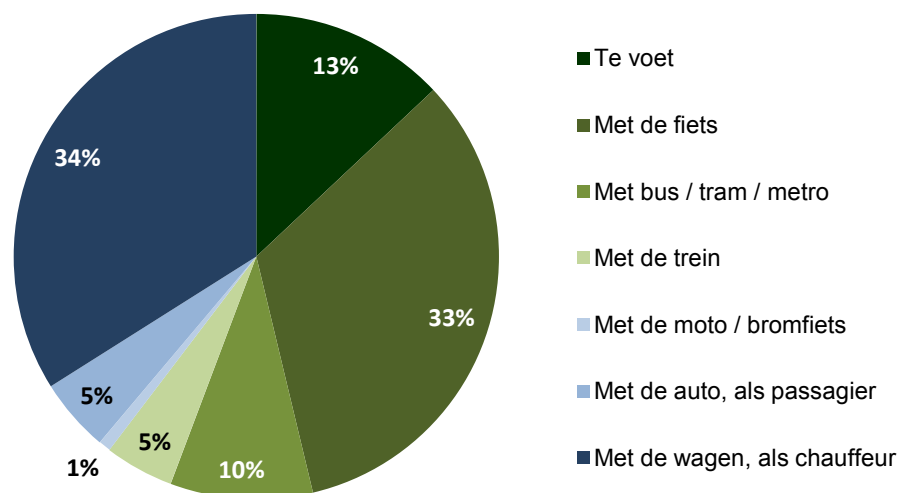
²⁷ De enige uitzondering hierop is donderdag, aangezien deze weekday enkel significant afwijkt ten opzichte van zondag (resp. 2,3 t.o.v. 1,7 verplaatsingen).

Tabel 48: Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen)

Hoofdvervoerswijze	Gent Totaal	
	N	%
Met de wagen, als chauffeur	1.517	34,0
Met de auto, als passagier	218	4,9
Met de moto / bromfiets	34	0,8
Met de trein	204	4,6
Met bus / tram / metro	424	9,5
Met de fiets	1.486	33,3
Te voet	581	13,0
Totaal	4.464	100,0

Figuur 12: Modal split – Aantal verplaatsingen naar hoofdvervoerswijze
(N totaal aantal verplaatsingen=4.464)

Modal split naar hoofdvervoerswijze



MULTIMODALE VERPLAATSINGEN²⁸

Voor de overgrote meerderheid (96%) van de verplaatsingen werd slechts van één enkel vervoersmiddel gebruik gemaakt. Voor 191 van de 4.464 verplaatsingen gaf de respondent verscheidene vervoersmodi op (bijv. combinatie van fiets en bus/tram).

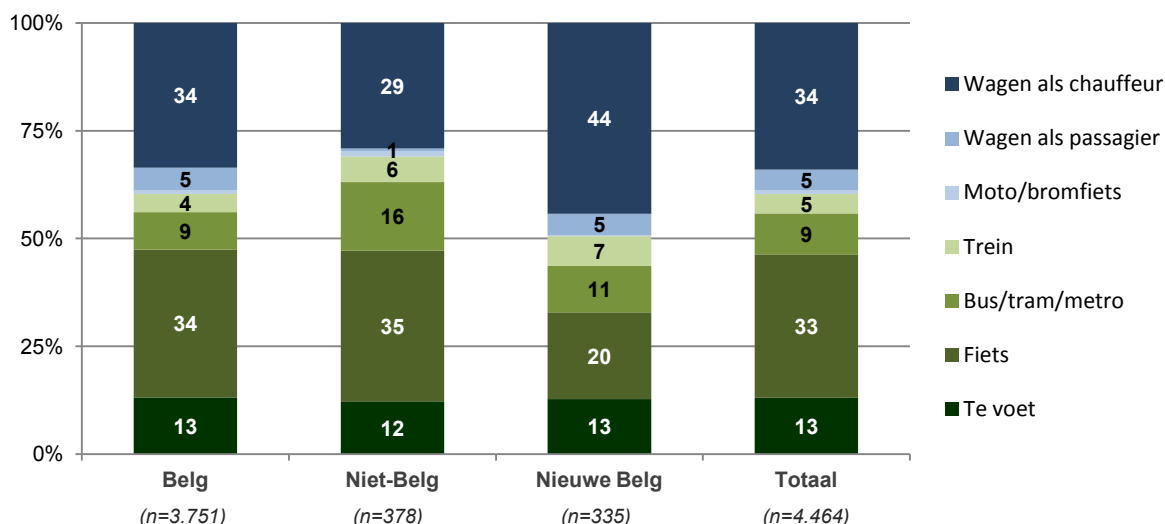
²⁸ Verplaatsingen 'te voet' werden buiten beschouwing gelaten, aangezien het in merendeel gaat om zeer korte voor-, na- of tussenverplaatsingen (bijv. van huis naar bushalte). Daarbij komt dat veel respondenten deze verplaatsingen vergaten noteren.

HOOFDVERVOERWIJZE NAAR HERKOMST RESPONDENT

De hoofdvervoerswijze van Belgen en niet-Belgen is vrij gelijkaardig. We vinden wel dat niet-Belgen vaker gebruik maken van bus of tram als hoofdvervoersmiddel in vergelijking met Belgen (resp. 16% t.o.v. 9%), terwijl Belgen vaker de wagen gebruiken in vergelijking met eerstgenoemde (resp. 39% t.o.v. 30%).

Het verschil in hoofdvervoersmiddel is opvallender bij nieuwe Belgen vergeleken met Belgen en niet-Belgen: het gebruik van de fiets ligt bij eerstgenoemde opvallend lager (20%) in vergelijking met Belgen en niet-Belgen (34%-35%); daartegenover staat dat nieuwe Belgen voor de helft van hun verplaatsingen de wagen als hoofdvervoersmiddel nemen (49%), terwijl dit bij Belgen en niet-Belgen respectievelijk 39% en 30% is.

Figuur 13: Hoofdvervoerswijze, naar herkomst van respondent (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.464 verplaatsingen)

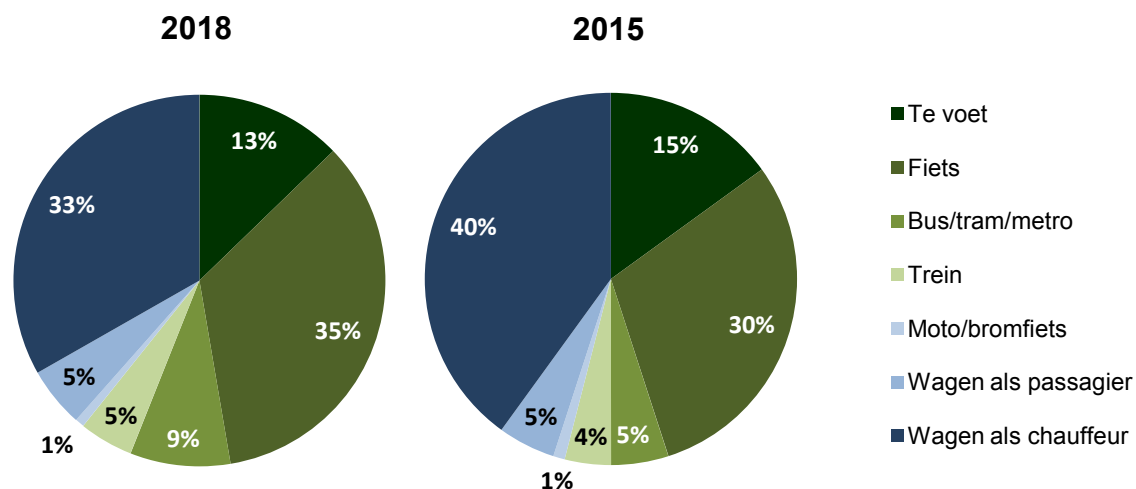


HOOFDVERVOERWIJZE: VERGELIJKING MET MOBILITEITSONDERZOEK 2015

Om de modal split van het huidig mobiliteitsonderzoek te kunnen vergelijken met de modal split van het vorig mobiliteitsonderzoek in 2015, werden de resultaten van voorliggend onderzoek op eenzelfde wijze gewogen als in 2015.

In vergelijking met het mobiliteitsonderzoek in 2015 vinden we een kleine – doch significante – daling van het aandeel verplaatsingen te voet (15% in 2015 t.o.v. 13% in 2018). Anderzijds stellen we vast dat respondenten zich in 2018 significant vaker met de fiets verplaatsen (resp. 30% t.o.v. 35%), alsook vaker bus of tram nemen (resp. 5% t.o.v. 9%). Het gebruik van de wagen is in huidig onderzoek significant gedaald in vergelijking met drie jaar geleden, met name van 40% in 2015 naar 33% in 2018.

Figuur 14: Hoofdvervoerswijze, naar editie Mobiliteitsonderzoek (Aantal verplaatsingen) (2018: N totaal=4.702 verplaatsingen; 2015: N totaal=4.974 verplaatsingen)



Bron: resultaten Mobiliteitsonderzoek 2018 werden herwogen conform weging toegepast in Mobiliteitsonderzoek 2015

3.2.3 Verplaatsingsmotief

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

41% 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 (38%) 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 (25%) met stip bovenaan.

Een vierde van alle verplaatsingen (24%) wordt ondernomen in het kader van boodschappen doen of diensten (bijv. naar de dokter, bank, ...).

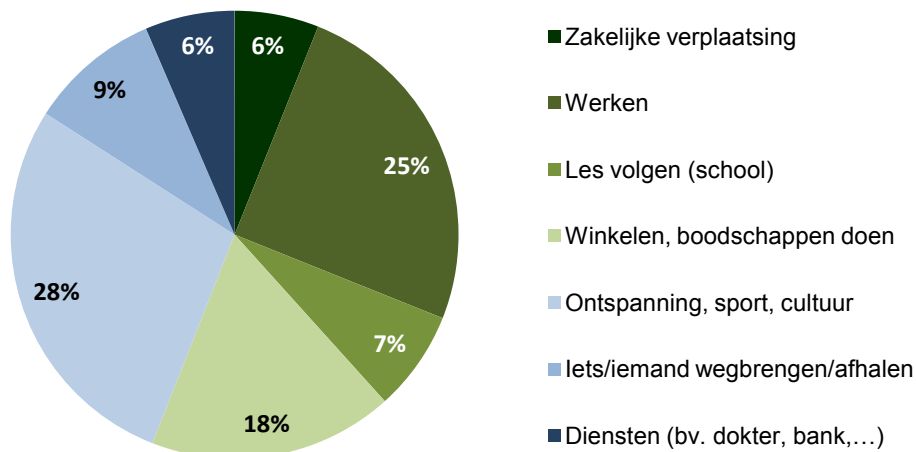
Recreatieve doeleinden (ontspanning, sport, cultuur) zijn goed voor 28% van alle verplaatsingen en 9% van de verplaatsingen gebeurt om iemand/iets weg te brengen of op te halen.

Tabel 49: Motief om zich te verplaatsen (Aantal verplaatsingen)

Motief	Gent Totaal		Gent Totaal	
	N	%	N	%
Naar huis	1.842	41,3	<i>Buiten beschouwing</i>	
Zakelijke verplaatsing	159	3,6	159	6,1
Werken	655	14,7	655	25,0
Onderwijs volgen (school)	189	4,2	189	7,2
Winkelen, boodschappen doen	462	10,4	462	17,7
Ontspanning, sport, cultuur	735	16,5	735	28,1
Iets/iemand wegbrengen/afhalen	247	5,5	247	9,5
Diensten	170	3,8	170	6,5
Totaal	4.459	100,0	2.617	100,0
<i>Geen antwoord</i>	5	0,1	5	0,2

Figuur 15 : Modal split – Aantal verplaatsingen naar motief (N totaal aantal verplaatsingen=2.617²⁹)

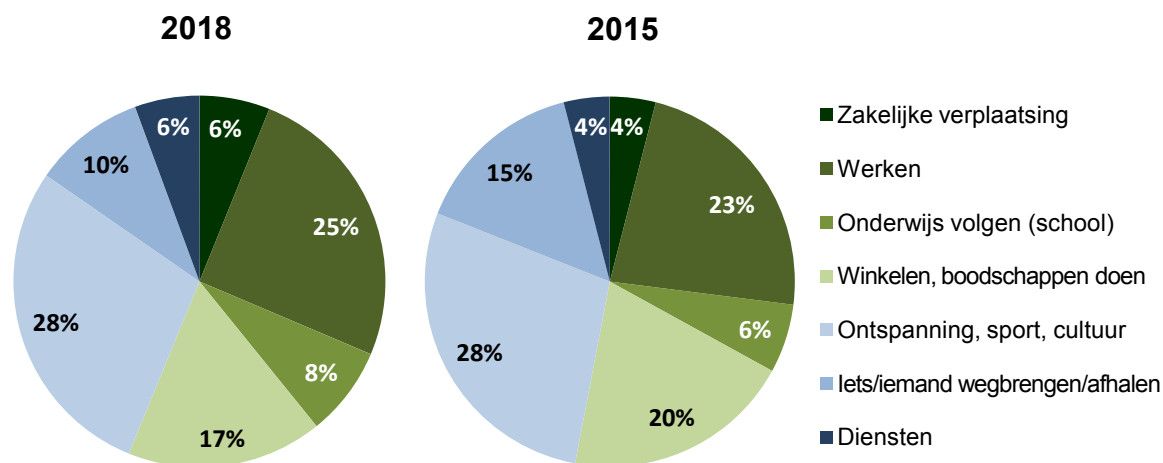
Modal split naar motief



²⁹ Exclusief verplaatsingen met als motief 'Naar huis'.

In vergelijking met het Mobiliteitsonderzoek 2015 kent voorliggend onderzoek een groter aandeel zakelijke verplaatsingen (i.c. 6% t.o.v. 4% in 2015), verplaatsingen naar school (i.c. 8% t.o.v. 6% in 2015), alsook verplaatsingen in het kader van diensten (i.c. 6% t.o.v. 4% in 2015). Anderzijds werden verhoudingsgewijs in voorliggend onderzoek minder verplaatsingen naar de winkel gemaakt (resp. 17% t.o.v. 20% in 2015), alsook minder verplaatsingen om iets of iemand weg te brengen of af te halen (i.c. 10% t.o.v. 15% in 2015).

Figuur 16: Verplaatsingsmotief, naar editie Mobiliteitsonderzoek (Aantal verplaatsingen³⁰) (2018: N totaal=2.762 verplaatsingen; 2015: N totaal=3.063 verplaatsingen)



Bron: resultaten Mobiliteitsonderzoek 2018 werden herwogen conform weging toegepast in Mobiliteitsonderzoek 2015

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.

Bijna een vijfde van de **zakelijke verplaatsingen** (verplaatsingen voor het werk) gebeurt te voet of met de fiets (18%); het gebruik van het openbaar vervoer bedraagt 4%. Het merendeel van de zakelijke verplaatsingen echter gebeuren met de wagen (78%), waarbij het aandeel carpoolers beperkt is (6%).

³⁰ Exclusief verplaatsingen met als motief 'Naar huis'.

Vier op de tien **verplaatsingen naar het werk** doet men te voet (4%) of met de fiets (34%). Circa één op de zes werkverplaatsingen gebeurt met het openbaar vervoer: bus/tram/metro is goed voor 6%, de trein voor 13%. Ook de wagen is goed voor vier op de tien verplaatsingen naar het werk (42%); het aandeel carpoolers bedraagt slechts 1%.

Het **schoolverkeer** geeft een ander beeld: 67% van de verplaatsingen naar school gebeurt te voet (14%) of met de fiets (54%). Het openbaar vervoer – en dan voornamelijk bus/tram – wordt gebruikt voor een vijfde (21%) van de verplaatsingen naar school. De wagen is goed voor 11% van de schoolverplaatsingen: 1% als chauffeur en 10% als passagier.

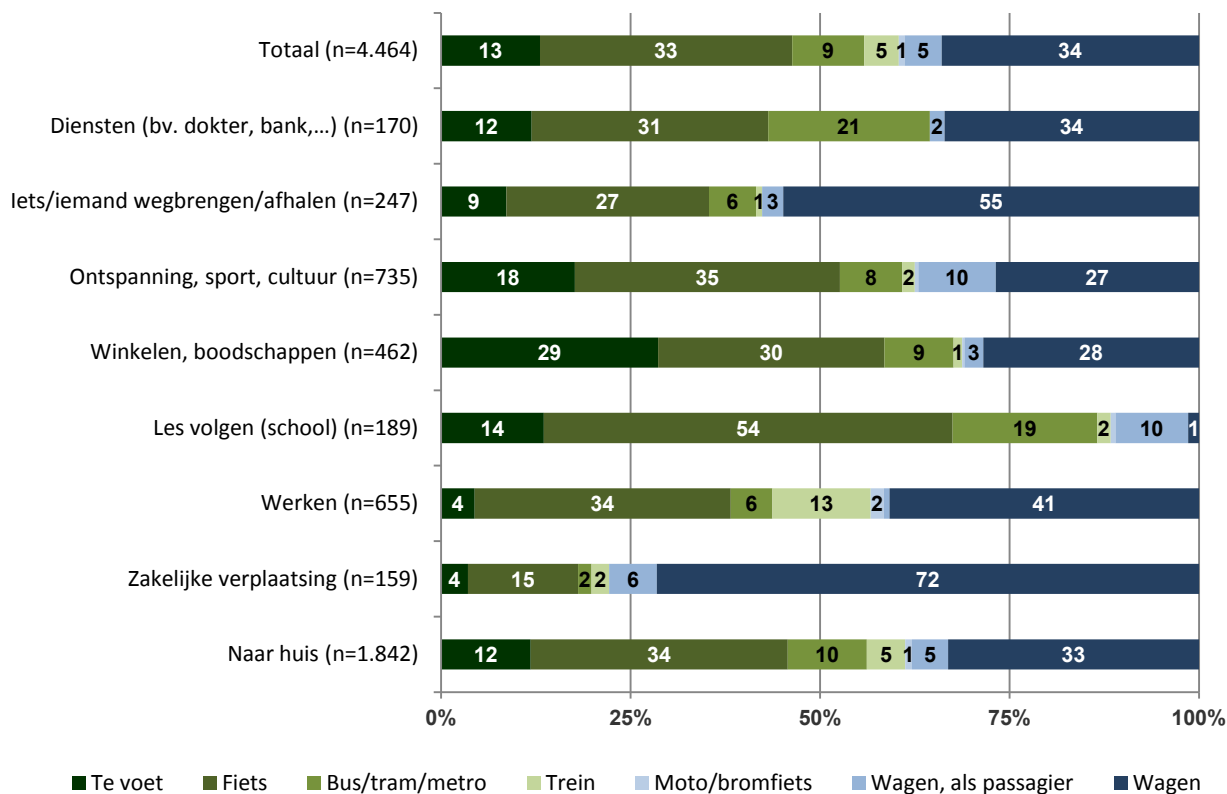
Voor zes op de tien **winkelverplaatsingen** gaat men te voet (29%) of maakt men gebruik van de fiets (30%). Een op de tien (10%) verplaatsingen naar de winkel gebeurt met het openbaar vervoer – in hoofdzaak bus of tram. Ook de wagen wordt vaak gebruikt om zich naar de winkel te verplaatsen, met name 31%.

Vier op de tien (43%) verplaatsingen in het kader van **diensten** (bijv. naar de dokter, de bank, ...) gebeuren te voet of met de fiets. Het openbaar vervoer scoort hier beter dan bij andere verplaatsingsmotieven, met name 21%. De wagen blijft goed voor 36%.

Wanneer de Gentenaar zich naar een **ontspannings-, sport- of culturele activiteit** begeeft, gaat men vaak – de helft (53%) van de verplaatsingen – te voet of met de fiets. Het openbaar vervoer is goed voor 10%. Bijna vier op de tien verplaatsingen (37%) in het kader van een ontspannings-, sport of culturele activiteit maakt men gebruik van de wagen, waarvan carpoolers goed zijn voor 10%.

Tenslotte, wanneer men **iemand/iets gaat wegbrengen of ophalen**, gebeurt een derde van de verplaatsingen te voet (9%) of met de fiets (27%). Van het openbaar vervoer wordt zelden gebruik gemaakt (7%); veeleer neemt men de wagen (58%).

Figuur 17: Hoofdvervoerswijze, naar Motief (N totaal=4.464 verplaatsingen) – Modal split per motief



MODAL SPLIT PER MOTIEF: VERGELIJKING MET MOBILITEITSONDERZOEK 2015

Voor elk motief – uitgezonderd iets/iemand wegbrengen/afhalen – kan minstens een verschil in hoofdvervoerswijze worden vastgesteld tussen het huidige Mobiliteitsonderzoek en het Mobiliteitsonderzoek van drie jaar geleden.

In 2015 gebeurde 33% van de **zakelijke verplaatsingen** met de fiets, terwijl dit in voorliggend onderzoek gedaald is naar 13%; omgekeerd vinden we in huidige onderzoek een hoger aandeel zakelijke verplaatsingen met de wagen (als chauffeur) in vergelijking met drie jaar geleden, met name 72% ten opzichte van 44%.

Inzake **woon-werk**verplaatsingen kan enkel een significant verschil worden vastgesteld voor de hoofdvervoerswijze 'met de wagen als passagier': dit aandeel daalde in huidige onderzoek naar 1%, komende van 3% in 2015.

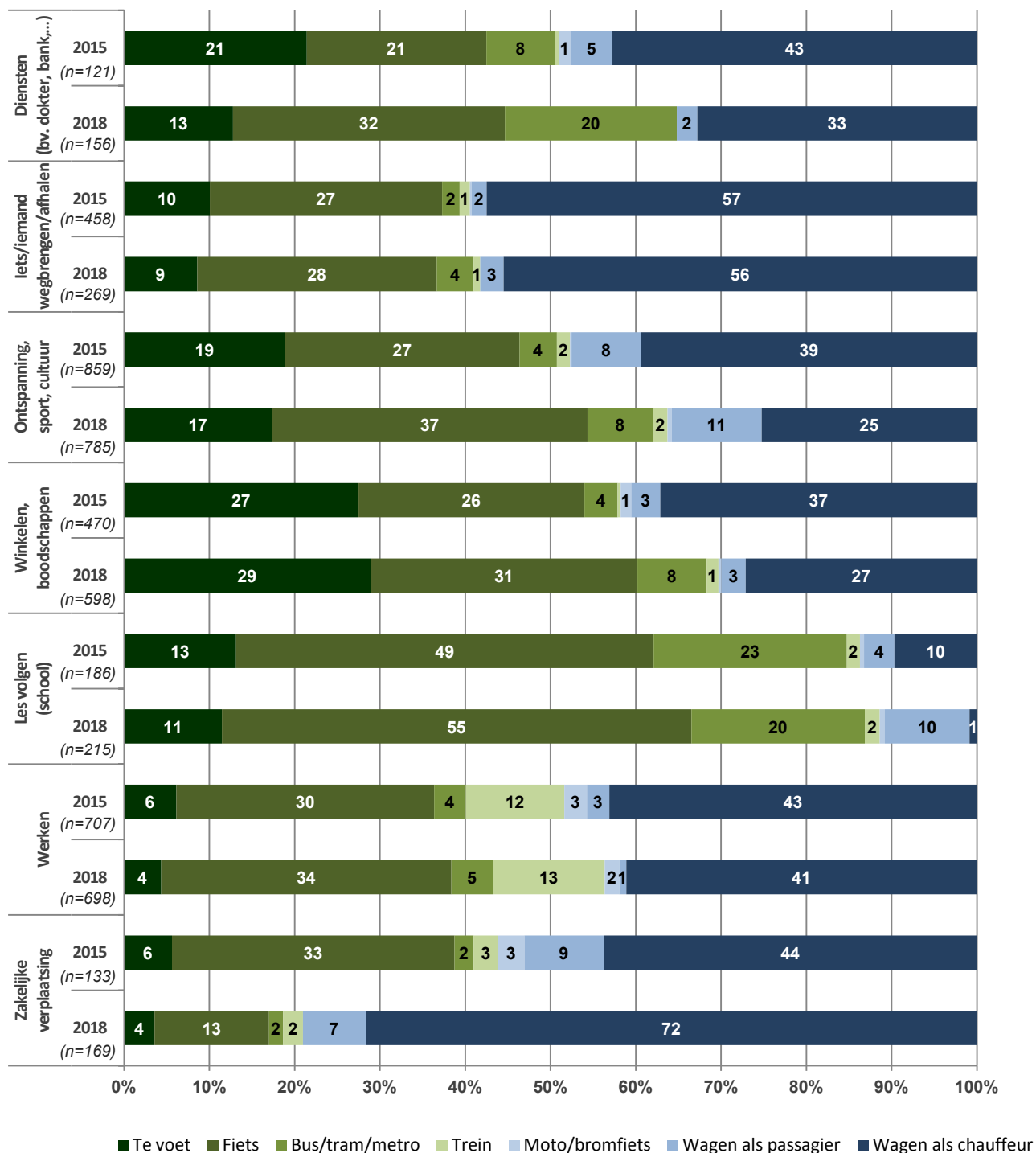
Het aandeel verplaatsingen met de wagen als passagier is dan weer gestegen voor verplaatsingen naar **school**: in 2015 bedroeg dit 4% ten opzichte van 10% in huidige onderzoek.

We stellen in voorliggend onderzoek een toename vast van het aandeel verplaatsingen naar de **winkel** met bus of tram, met name 8% in huidige onderzoek vergeleken met 4% in 2015. Het aandeel verplaatsingen met de wagen (als chauffeur) is gedaald ten aanzien van drie jaar geleden, van 37% in 2015 naar 27% in huidige onderzoek.

Eenzelfde vaststelling geldt voor verplaatsingen in het kader van **ontspanning, sport en cultuur**: ten aanzien van drie jaar geleden verplaatst men zich in 2018 vaker met bus of tram (resp. 4% t.o.v. 8%), alsook fiets (resp. 27% t.o.v. 37%), en minder vaak met de wagen als chauffeur (resp. 39% t.o.v. 25%).

Ook voor **dienst**verplaatsingen (bijv. dokter, bank, ...) gebruikt men in 2018 vaker de fiets (32%) en bus of tram (20%) in vergelijking met drie jaar geleden (resp. 21% en 8%).

Figuur 18: Hoofdvervoerswijze per Motief, naar editie Mobiliteitsonderzoek (2018: N totaal=2.767 verplaatsingen; 2015: N totaal=3.089 verplaatsingen)



Bron: resultaten Mobiliteitsonderzoek 2018 werden herwogen conform weging toegepast in Mobiliteitsonderzoek 2015

3.2.4.2 MOTIEF PER HOOFDVERVOERSWIJZE

Gegeven een hoofdvervoerswijze, wordt in wat volgt nagegaan voor welke motieven deze verplaatsingswijze werd gebruikt. Dit is een analyse vanuit het standpunt van de verplaatsingswijze.

Wanneer de Gentenaar ergens **te voet** naar toe gaat, is dit voornamelijk om te gaan winkelen (36%) of om zich te ontspannen (36%). 17% van de verplaatsingen te voet gebeurt in het kader van school-/werkverkeer.

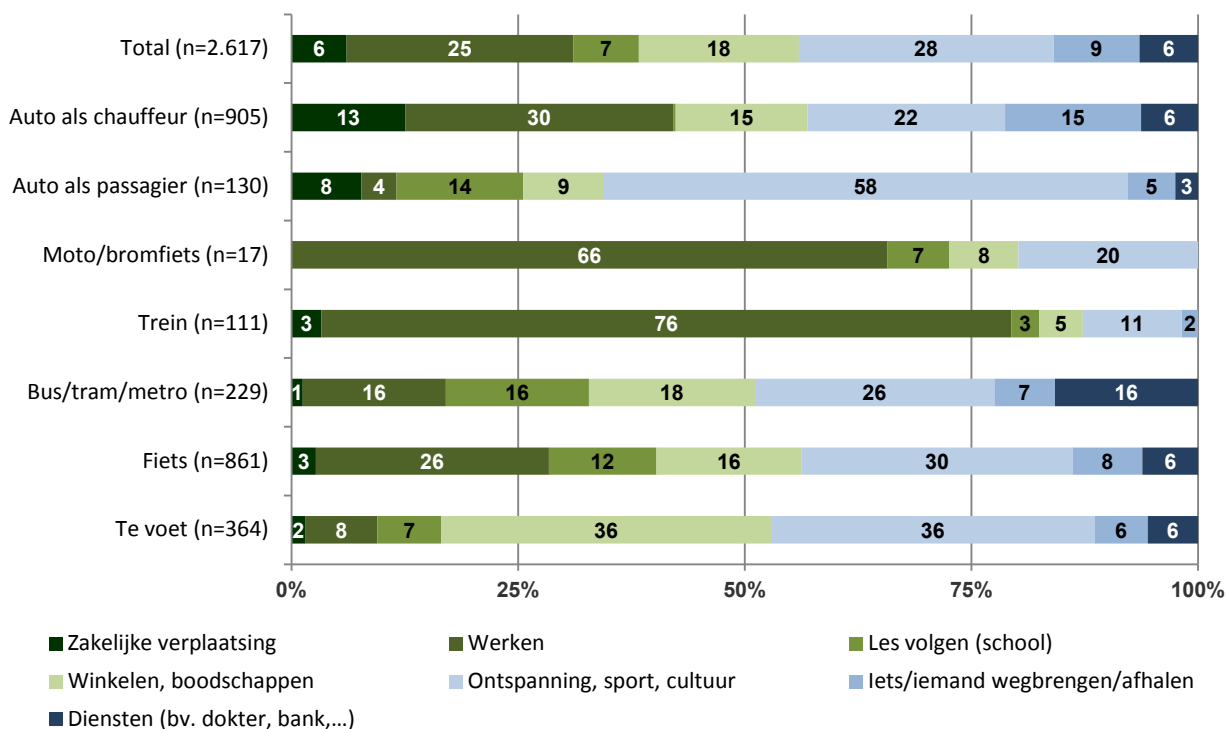
Verplaatsingen met de **fiets** gaan in hoofdzaak richting een ontspannings-, sport- of culturele activiteit (30%), het werk (26%) of richting de winkel (16%).

Een derde van de verplaatsingen met de **bus of tram** gaan richting school (16%) of werk (16%). Ook om zich naar een ontspanningsactiviteit (26%) te begeven, om te winkelen (18%) en in het kader van diensten (16%) wordt gebruik gemaakt van bus of tram.

De **trein** wordt voor drie vierde (76%) gebruikt om naar het werk te gaan. 11% van de verplaatsingen met de trein gebeurt in het kader van ontspanning (sport/cultureel).

Vier op de tien verplaatsingen met de **wagen** als chauffeur, zijn werkgerelateerd: 30% woon-werkverkeer en 13% zakelijke verplaatsingen. Een vijfde (22%) gebeurt in het kader van ontspanning, sport of cultuur en 15% om iets/iemand weg te brengen of af te halen. De wagen als passagier, wordt voor meer dan de helft (58%) aangewend om zich te verplaatsen naar een vrijetijdsactiviteit, gevolgd door schoolverkeer (14%), winkelen (9%), zakelijke verplaatsingen (8%) en woon-werkverkeer (4%).

Figuur 19: Motief, naar hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen)
(N totaal=2.617 verplaatsingen³¹)



³¹ Exclusief verplaatsingen met als motief 'Naar huis'.

3.2.5 Afstand en duurtijd van een verplaatsing

Tabel 50 geeft een idee over 'hoe ver' de verplaatsingen zijn. Er wordt aangegeven hoeveel verplaatsingen in een bepaalde afstandscategorie worden uitgevoerd.

16% van de genoteerde verplaatsingen zijn erg kort (< 1 km) en 41% blijft binnen de 3 km. 59% is korter dan 5 km – een haalbare fietsafstand, rekening houdend met het verplaatsingsmotief. 18% van de verplaatsingen zijn verder dan 25 km.

Indien de Gentenaar zich verplaatst, is dat gemiddeld over een afstand van 11,7 km (basis: zij die een verplaatsing hebben gedaan).

Tabel 50: Afstand van de verplaatsingen (Aantal verplaatsingen)

Afstand	Gent Totaal	
	N	%
0 - 1 km	712	16,0
1,1 - 3,0 km	1.112	24,9
3,1 - 5,0 km	797	17,9
5,1 - 10,0 km	805	18,0
10,1 - 15,0 km	240	5,4
15,1 - 25,0 km	224	5,0
25,1 - 40,0 km	131	2,9
> 40,0 km	440	9,9
Totaal	4.460	100,0
<i>Geen antwoord</i>	4	0,1
Gemiddelde³²	11,7 km	
Mediaan	4,1 km	

Betreffende de verplaatsingstijd: blijktens de analyse bedraagt 34% van de verplaatsingstijden maximaal 10 minuten. Verder kan aangegeven worden dat 77% van de gemaakte verplaatsingen maximaal een half uur duurt.

Tabel 51: Duurtijd van de verplaatsingen (Aantal verplaatsingen)

Duurtijd	Gent Totaal	
	N	%
0 - 10 minuten	1.526	34,3%
11 - 20 minuten	1.259	28,3%
21 - 30 minuten	650	14,6%
31 - 60 minuten	714	16,1%
> 60 minuten	297	6,7%
Totaal	4.447	100,0%
<i>Geen antwoord</i>	17	0,004
Gemiddelde³³	24 minuten	
Mediaan	15 minuten	

³² Het rekenkundig gemiddelde wordt beïnvloed door 'extreme' waarden. Hier is het beter te kijken naar de mediaan.

³³ Het rekenkundig gemiddelde wordt beïnvloed door 'extreme' waarden. Hier is het beter te kijken naar de mediaan.

3.2.6 Afstand en hoofdvervoerswijze van een verplaatsing

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

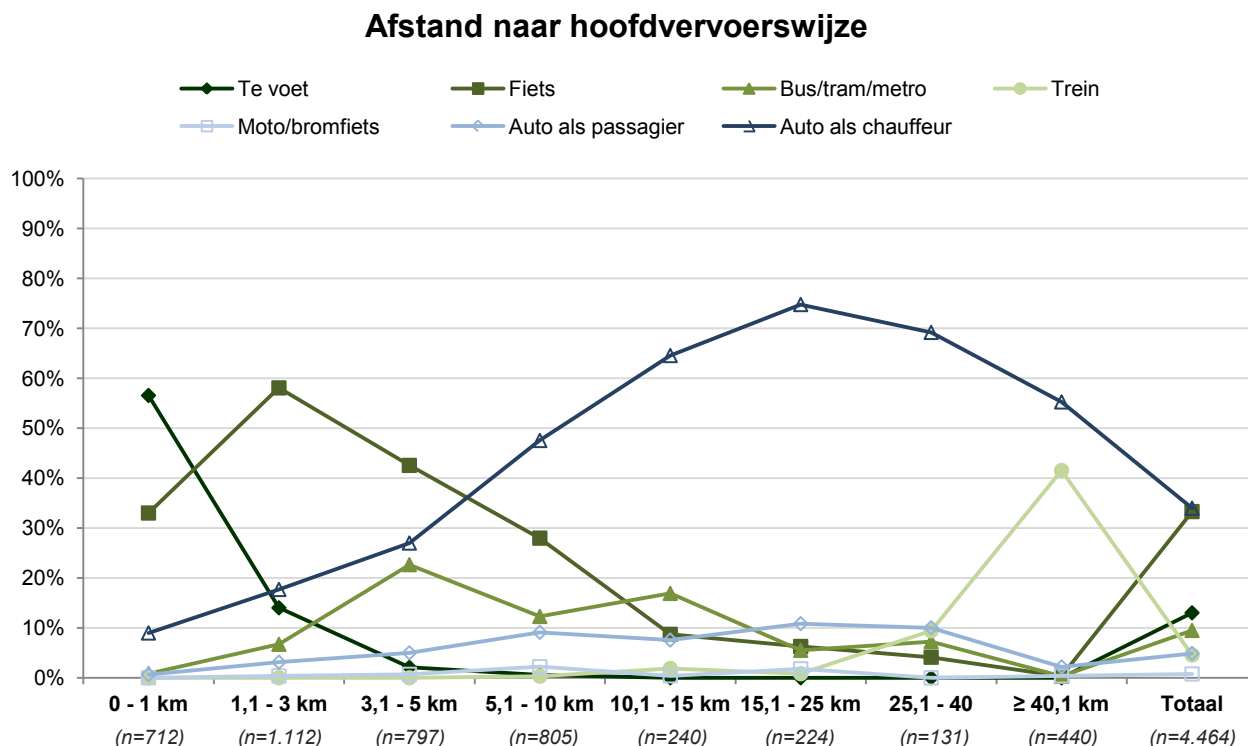
Uit onderstaande grafiek blijkt dat de modus **'te voet'** een aandeel heeft van 57% in de categorie 0-1 km. De **fiets** wordt gebruikt tot 10 km met een aandeel tussen de 28% en 58%.

De **bus of tram** wordt genomen voor afstanden vanaf 1 km tot 15 km: in de categorie 1-3 km noteren we een aandeel van 7%; dit aandeel groeit tot 23% voor de categorie 3-5 km en bedraagt nog 17% voor de categorie 10-15 km; in de tussencategorie (5-10 km) daalt het aandeel 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 9% en vanaf 40 km wordt 42% van de in deze categorie gemaakte verplaatsingen afgelegd met de trein.

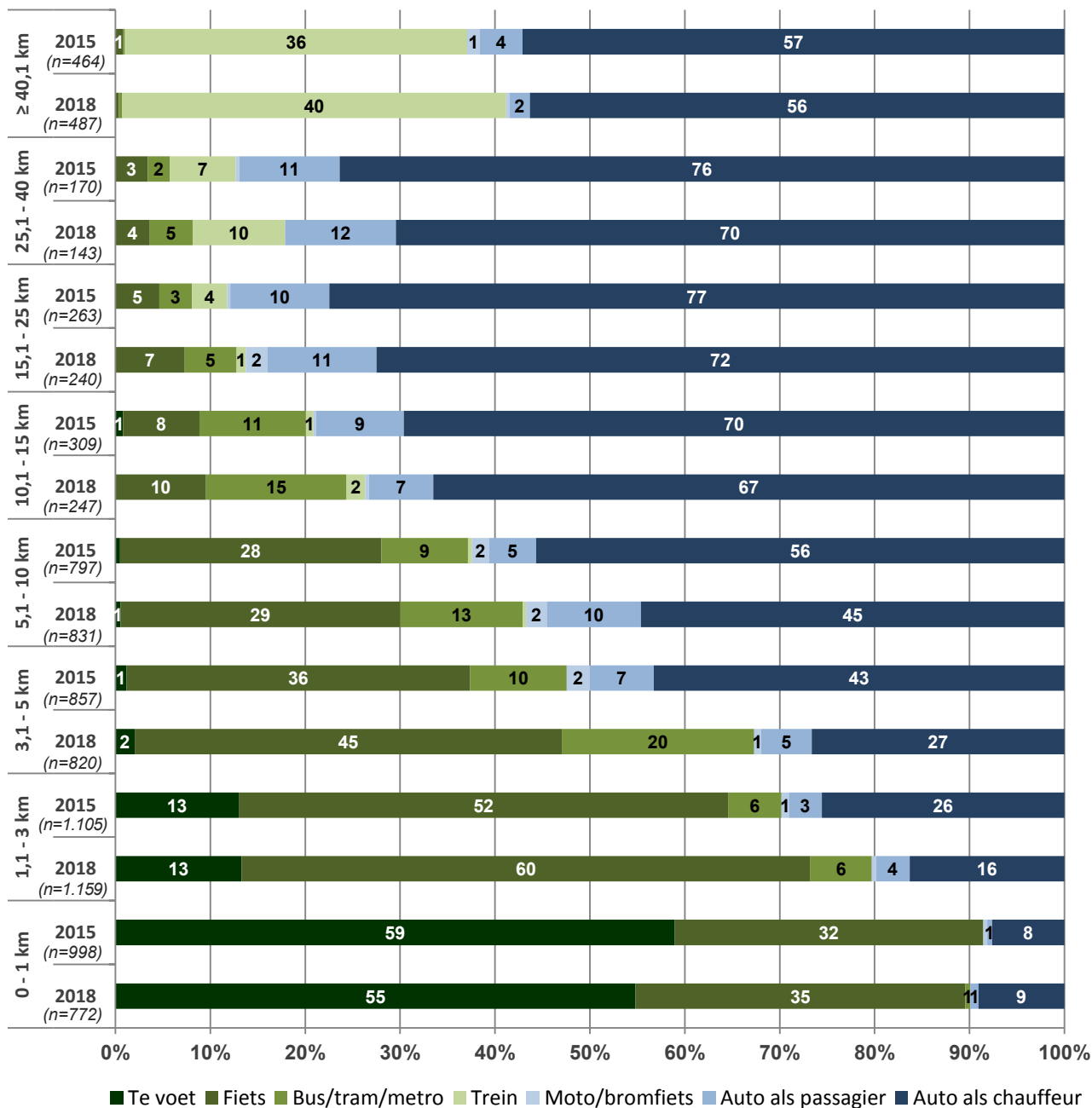
Verder blijkt dat er met de **wagen** wordt gereden voor (zeer) korte verplaatsingen (sommatie van wagen als chauffeur én wagen als passagier): in de categorie 0-1 km bedraagt het aandeel 10%. Dit aandeel groeit met de afstand: van 21% in de categorie 1-3 km, 32% in de categorie 3-5 km, 57% in de categorie 5-10 km, tot 86% in de categorie 15-25 km; voor afstanden verder dan 25 km daalt het gebruik van de wagen opnieuw – ten voordele van de trein – tot 79% in de categorie 25-40 km en 57% in de categorie 40+ km.

Figuur 20: Afstand³⁴, naar hoofdvervoerswijze (N totaal=4.464 verplaatsingen)



³⁴ Indien de verplaatsing de Belgische landsgrens overschrijdt, wordt enkel de afstand gerekend op het Belgisch grondgebied.

Figuur 21: Afstand en hoofdvervoerswijze, naar editie Mobiliteitsonderzoek (2018: N totaal=4.702 verplaatsingen; 2015: N totaal=4.974 verplaatsingen)



Bron: resultaten Mobiliteitsonderzoek 2018 werden herwogen conform weging toegepast in Mobiliteitsonderzoek 2015

In voorliggend onderzoek wordt een groter aandeel van verplaatsingen tussen 1,1 tot 3 km en 3,1 tot 5 km met de fiets gedaan (resp. 60% en 45%) in vergelijking met het Mobiliteitsonderzoek 2015 (resp. 52% en 36%); in beide afstandscategorieën is tevens het gebruik van wagen als bestuurder gedaald (resp. 16% en 27% in 2018 t.o.v. 26% en 43% in 2015). In de afstandscategorieën 3,1 tot 5 km en 5,1 tot 10 km steeg het gebruik van bus of tram tot respectievelijk 20% en 13%, komende van 10% en 9% in 2015. In laatstgenoemde afstandscategorie (i.c. 5,1-10 km) steeg bijkomend het gebruik van de wagen als passagier (10% in 2018 t.o.v. 5% in 2015), maar gebeurden minder verplaatsingen met de wagen als chauffeur (45% in 2018 t.o.v. 56% in 2015).

3.2.7 Afstand en hoofdvervoerswijze van woon-werkverplaatsingen

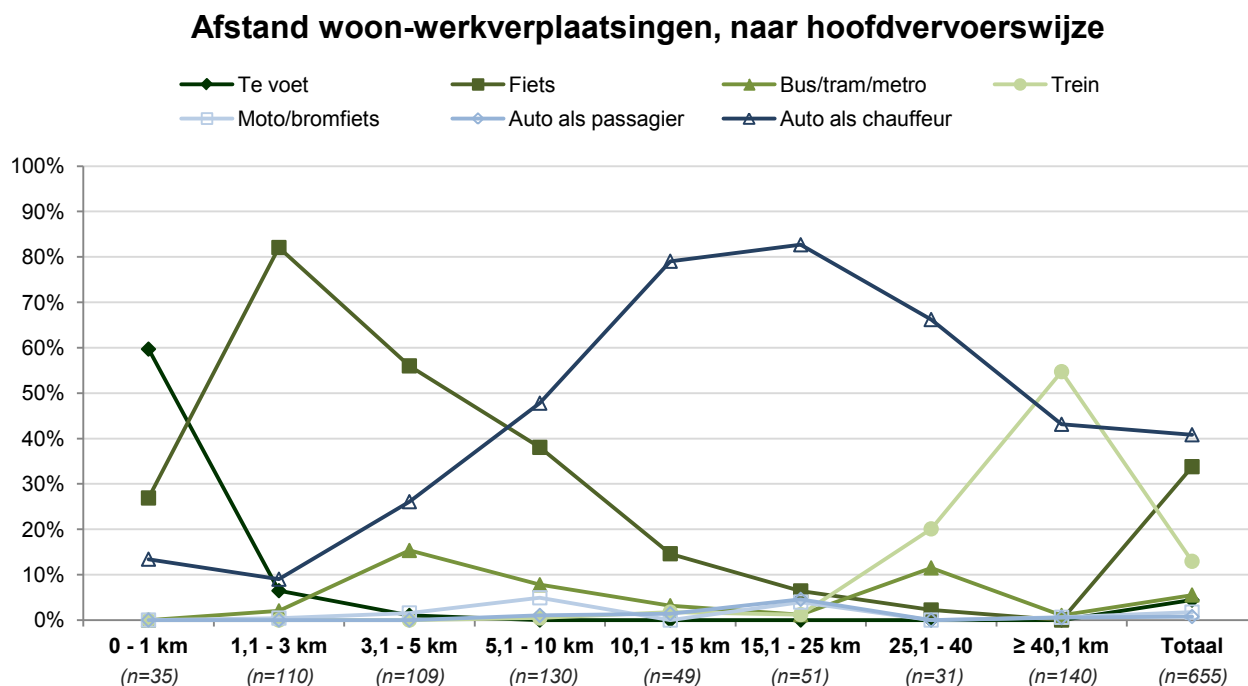
Nemen we enkel woon-werkverplaatsingen in beschouwing, dan blijken – tot een afstand van 1 km – zowel **te voet** als met de **fiets** de meest gangbare hoofdvervoerswijzen (87%). Voor afstanden tussen 1 km en 5 km is de fiets de meest gekozen hoofdvervoerswijze, met een aandeel tussen 56% (3-5 km) en 82% (1-3 km); ook voor afstanden tussen 5 km en 10 km gebeurt nog 38% van de woon-werkverplaatsingen met de fiets.

De **bus of tram** wordt voornamelijk genomen voor afstanden vanaf 3 km tot 10 km: in de categorie 3-5 km noteren we een aandeel van 15% en in de categorie 5-10 km bedraagt dit nog 8%; voor verdere afstanden is het aandeel verwaarloosbaar met als uitzondering de categorie 25-40 km waarin 11% van de woon-werkverplaatsingen met bus of tram gebeurt.

Verplaatsingen onder de 25 km blijken niet echt interessant om de **trein** te nemen. In de categorie 25-40 km bedraagt het aandeel 20% en vanaf 40 km wordt 55% 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 bedraagt het aandeel 13% en in de categorie 1-3 km bedraagt het aandeel 9%. Dit aandeel groeit met de afstand: 26% in de categorie 3-5 km, 49% in de categorie 5-10 km, 80% in de categorie 10-15 km, met als hoogtepunt 87% in de categorie 15-25 km; hierna neemt het aandeel opnieuw af met 66% in de categorie 25-40 km en tot slot 44% in de categorie 40 km en meer.

Figuur 22: Afstand van woon-werkverplaatsingen³⁵, naar hoofdvervoerswijze
(N totaal=655 verplaatsingen)



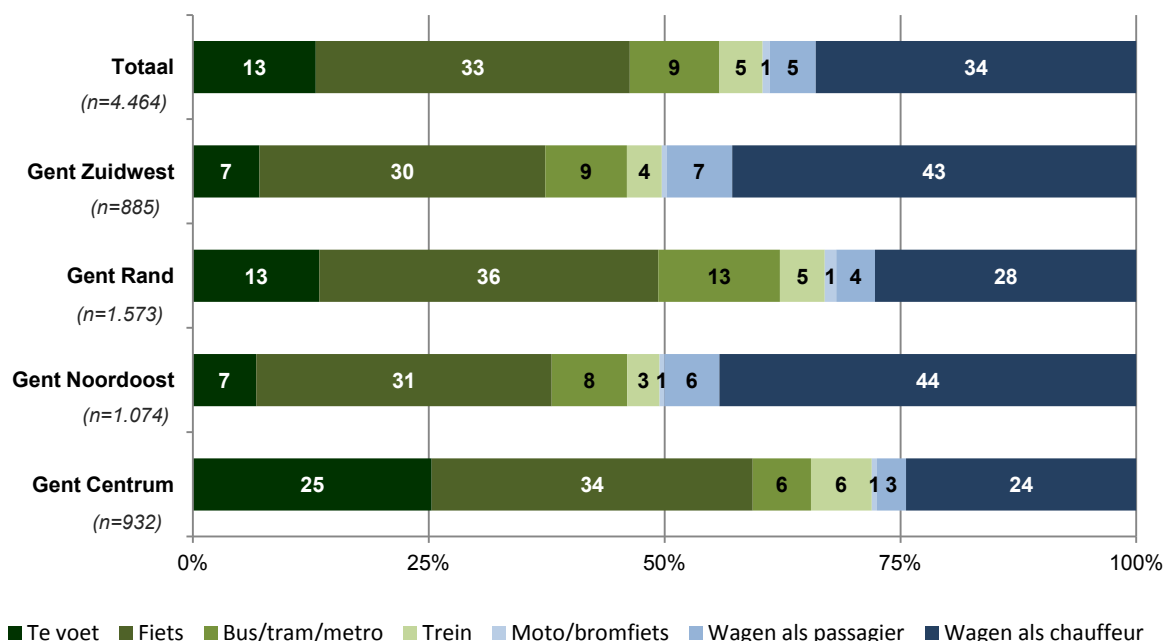
³⁵ Indien de verplaatsing de Belgische landsgrens overschrijdt, wordt enkel de afstand gerekend op het Belgisch grondgebied.

3.2.8 Hoofdvervoerswijze per stadsdeel

Uit onderstaande figuur en tabel blijkt dat in de stadsdelen Gent Zuidwest en Gent Noordoost proportioneel de meeste verplaatsingen gemaakt worden met de wagen (50%), gevolgd door de fiets (30-31%).

In Gent Centrum en Gent Rand maakt men in de eerste plaats gebruik van de fiets: 34% tot 36% van de verplaatsingen; in beide stadsdelen staat de wagen op de tweede plaats, goed voor 27% tot 32% van de verplaatsingen. Van alle stadsdelen kent Gent Centrum het hoogste aandeel verplaatsingen die te voet gedaan worden, met name 25% ten opzichte van 7% tot 13% in de drie overige stadsdelen.

Figuur 23: Hoofdvervoerswijze, naar stadsdeel (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.464 verplaatsingen)



Tussen de stadsdelen kunnen verschillen worden vastgesteld inzake het gebruik van de verscheidene vervoersmodi. Zo verplaatsten respondenten woonachtig in Gent Centrum zich significant vaker **te voet** dan respondenten uit de drie overige stadsdelen (resp. 25% t.o.v. 7%-13%). Ook respondenten woonachtig in de Rand verplaatsen zich significant vaker te voet (13%) dan deze uit Gent Noordoost en Gent Zuidwest (beiden 7%). Ook het gebruik van de **fiets** ligt bij respondenten die in Gent Rand wonen hoger dan bij respondenten uit Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 36% t.o.v. 31% en 30%). Respondenten uit Gent Rand kennen tevens het hoogste gebruik van **bus of tram** vergeleken met de drie overige stadsdelen (resp. 13% t.o.v. 6%-9%); het verschil in bus/tramgebruik tussen Gent Zuidwest en Gent Centrum (resp. 9% en 6%) blijkt eveneens significant. Respondenten in Gent Centrum maken voor 6% van hun verplaatsingen gebruik van de **trein** (als hoofdvervoerswijze), terwijl dit in Gent Noordoost en Gent Zuidwest respectievelijk 3% en 4% bedraagt. Tot slot vinden we dat zowel Gent Noordoost als Gent Zuidwest een hoger gebruik van de **wagen** (als passagier of chauffeur) kennen (resp. 6%-7% als passagier en 43%-44% als chauffeur), vergeleken met respondenten uit Gent Centrum en Gent Rand (resp. 3%-4% als passagier en 24%-28% als chauffeur).

Tabel 52: Hoofdvervoerswijze, naar stadsdeel (Aantal verplaatsingen)

Hoofdvervoerswijze	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Te voet	236	25,3	72	6,7	211	13,4	62	7,1	581	13,0
Fiets	317	34,0	336	31,3	565	35,9	268	30,3	1.486	33,3
Bus/tram/metro	58	6,2	86	8,0	203	12,9	77	8,7	424	9,5
Trein	60	6,4	37	3,4	75	4,7	33	3,7	204	4,6
Moto/bromfiets	5	0,6	5	0,5	19	1,2	4	0,5	34	0,8
Wagen als passagier	29	3,1	63	5,8	65	4,1	62	6,9	218	4,9
Wagen als chauffeur	227	24,4	475	44,2	435	27,7	379	42,8	1.517	34,0
Totaal	932	100,0	1.074	100,0	1.573	100,0	885	100,0	4.464	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: gewogen cijfers met als basis 1.431 valide ingevulde dagboeken

HOOFDVERVOERSWIJZE PER STADSDEEL: VERGELIJKING MET MOBILITEITSONDERZOEK 2015

Voor elk stadsdeel kan minstens een verschil in hoofdvervoerswijze worden vastgesteld tussen het huidig Mobiliteitsonderzoek 2018 en het vorig Mobiliteitsonderzoek 2015.

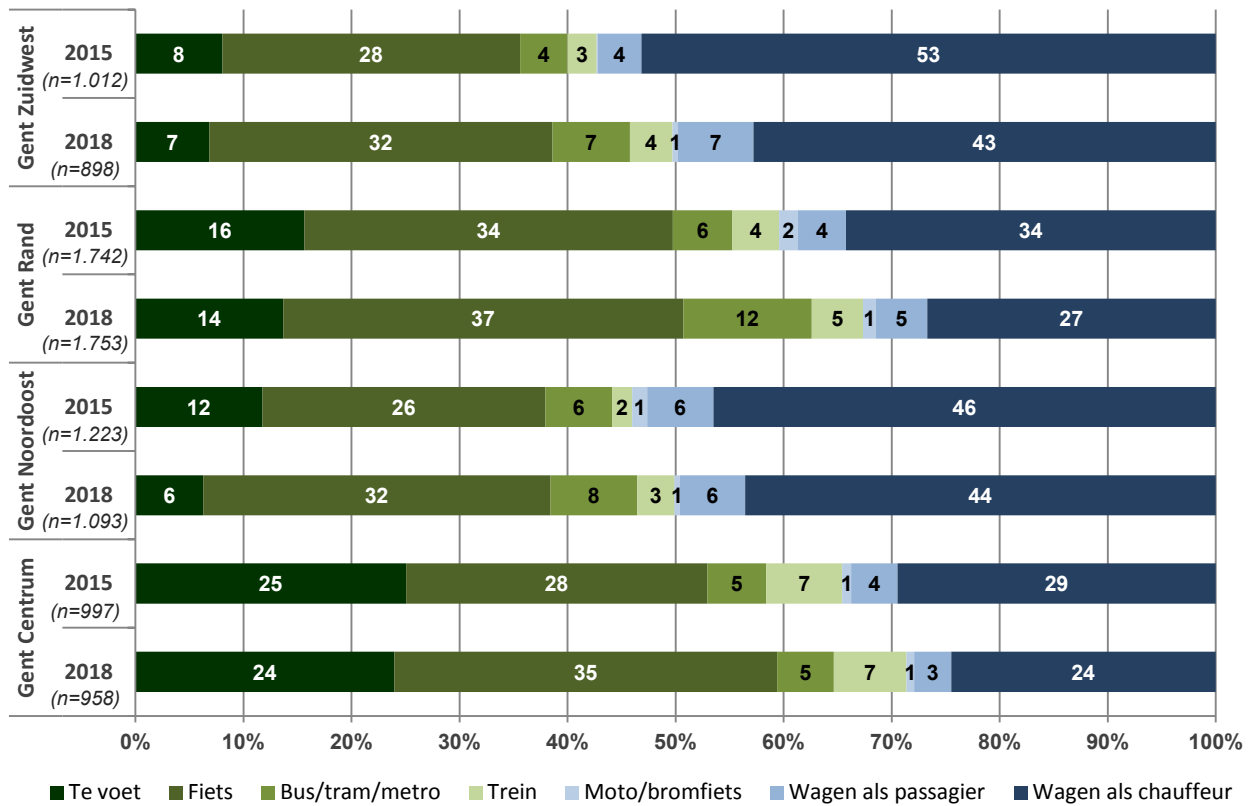
In Gent **Centrum** verplaatst men zich in 2018 significant vaker met de fiets in vergelijking met drie jaar geleden (resp. 35% t.o.v. 28%) en significant minder vaak met de wagen als chauffeur (resp. 24% t.o.v. 29%).

Ook in Gent **Rand** stellen we een daling vast van het aandeel verplaatsingen met de wagen als chauffeur (i.c. 27% in 2018 t.o.v. 34% in 2015), en dit ten voordele van bus en tram (i.c. 12% in 2018 t.o.v. 6% in 2015).

Hoewel het aandeel verplaatsingen te voet in Gent **Noordoost** gedaald is ten aanzien van drie jaar geleden, van 12% in 2015 naar 6% in 2018, zien we er wel een stijging van het fietsgebruik tot 32% komende van 26% in 2015. Ook maakt men iets (significant) vaker gebruik van de trein (i.c. 3% in 2018 t.o.v. 2% in 2015). Het aandeel verplaatsingen met moto of bromfiets tot slot, bedraagt in huidig onderzoek 0,5%, komende van 1,4% in 2015.

In Gent **Zuidwest** ligt het aandeel verplaatsingen met de fiets, alsook met bus of tram in huidig onderzoek significant hoger (resp. 32% en 7%) dan in 2015 (resp. 28% en 4%). Waar we een lichte toename vaststellen van het aandeel verplaatsingen met de wagen als passagier (i.c. 7% in 2018 t.o.v. 4% in 2015), blijkt anderzijds het aandeel verplaatsingen met de wagen als chauffeur gedaald (i.c. 43% in 2018 t.o.v. 53% in 2015).

Figuur 24: Hoofdvervoerswijze per Stadsdeel, naar editie Mobiliteitsonderzoek (2018: N totaal=4.702 verplaatsingen; 2015: N totaal=4.974 verplaatsingen)



Bron: resultaten Mobiliteitsonderzoek 2018 werden herwogen conform weging toegepast in Mobiliteitsonderzoek 2015

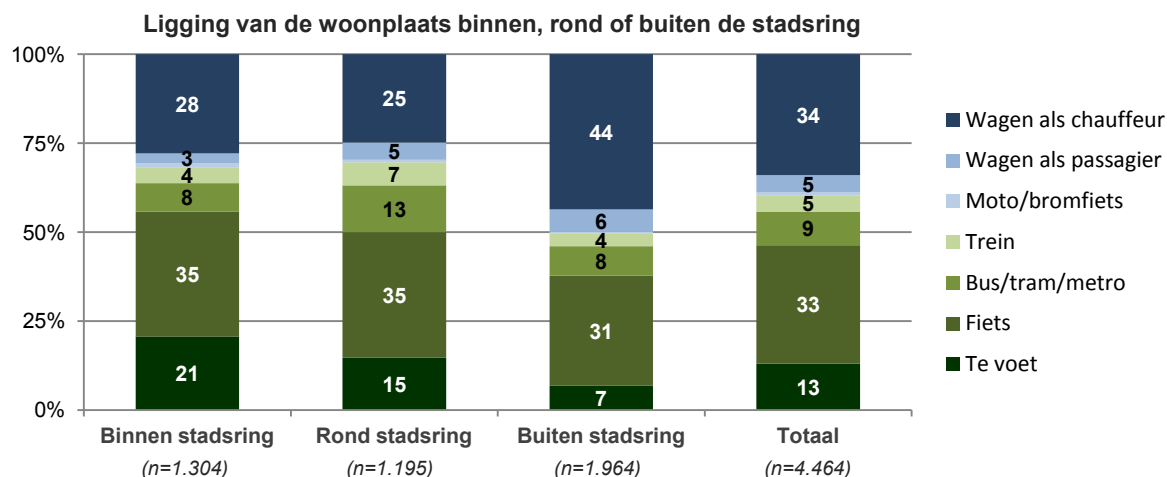
3.2.9 Hoofdvervoerswijze naar locatie woonplaats (binnen/rond/buiten R40)

Indien de woonplaats binnen de stadsring is gelegen, worden proportioneel de meeste verplaatsingen gedaan met de fiets (35%), gevolgd door de wagen (31%). Een vijfde van de verplaatsingen (21%) gebeurt hier te voet en 12% met het openbaar vervoer.

Respondenten die rond de stadsring wonen, verplaatsen zich ook in de eerste plaats met de fiets (35%), gevolgd door de wagen (30%). Het aandeel verplaatsingen te voet ligt er evenwel lager (15%), ten voordele van het openbaar vervoer (20%).

Hoewel de fiets nog steeds 31% van de verplaatsingen omvat, is bij respondenten die buiten de stadsring wonen, de wagen het uitverkoren vervoersmiddel om zich te verplaatsen (50%). Eén op de tien verplaatsingen (12%) gebeurt met het openbaar vervoer en 7% te voet.

Figuur 25: Hoofdvervoerswijze, naar ligging van de woonplaats binnen, rond of buiten de stadsring R40 (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.464 verplaatsingen)



Het gebruik van de verscheidene vervoersmodi als hoofdvervoersmiddel verschilt al naargelang de woonplaats van de respondenten ten opzichte van de stadsring R40.

Respondenten die binnen de stadsring R40 wonen verplaatsen zich vaker **te voet** dan respondenten die rond of buiten de stadsring wonen (resp. 21% t.o.v. 15% en 7%). Wie buiten de stadsring R40 woont, verplaatst zich het minst vaak te voet (i.c. 7% t.o.v. 15%-21%). Respondenten die in of rond de stadsring wonen, maken 35% van hun verplaatsingen met de **fiets** (als hoofdvervoersmiddel); bij respondenten die buiten de stadsring R4 wonen, ligt dit enkele procentpunten – en significant – lager (i.c. 31%). Het gebruik van **bus/tram**, alsook **trein** ligt dan weer hoger bij respondenten woonachtig rond de stadsring R40 (resp. 13% en 7%), in vergelijking met respondenten die binnen of buiten de stadsring wonen (resp. 8% en 4%). Inzake gebruik van **moto of bromfiets**: respondenten woonachtig binnen de stadsring maken hier iets vaker gebruik van (1,4%) vergeleken met respondenten woonachtig buiten de stadsring (0,5%). Het gebruik van de **wagen als passagier** ligt lager bij respondenten woonachtig binnen de stadsring (i.c. 3% t.o.v. 5% rond en 6% buiten de stadsring), terwijl het gebruik van de **wagen als chauffeur** hoger ligt bij respondenten die buiten de stadsring wonen (i.c. 44% t.o.v. 28% binnen en 25% rond de stadsring).

Tabel 53: Hoofdvervoerswijze, naar ligging van de woonplaats binnen, rond of buiten de stadsring R40 (Aantal verplaatsingen)

Hoofdvervoerswijze	Binnen R40		Rond R40		Buiten R40		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Te voet	270	20,7	176	14,7	135	6,8	581	13,0
Fiets	457	35,1	422	35,3	607	30,9	1.486	33,3
Bus/tram/metro	104	8,0	157	13,1	163	8,3	424	9,5
Trein	57	4,4	78	6,5	69	3,5	204	4,6
Moto/bromfiets	16	1,3	8	0,7	10	0,5	34	0,8
Wagen als passagier	36	2,7	58	4,9	124	6,3	218	4,9
Wagen als chauffeur	364	27,9	297	24,8	856	43,6	1.517	34,0
Totaal	1.304	100,0	1.195	100,0	1.964	100,0	4.464	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>

Basis: gewogen cijfers met als basis 1.431 valide ingevulde dagboeken

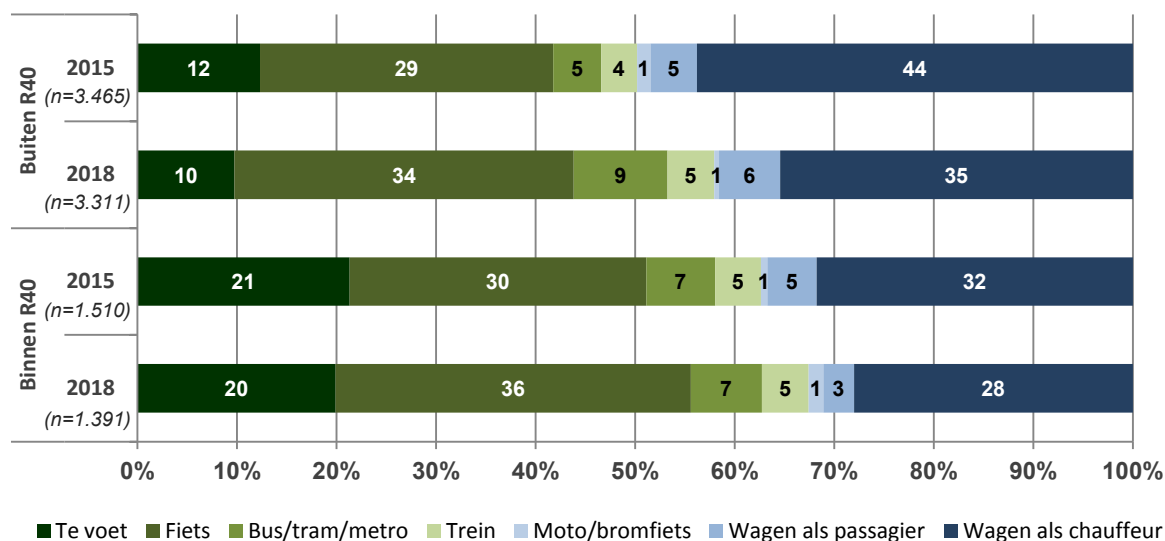
HOOFDVERVOERSWIJZE NAAR LIGGING WOONPLAATS³⁶: VERGELIJKING MET MOBILITEITSONDERZOEK 2015

Bij respondenten die **binnen de stadsring R40 wonen**, is het gebruik van de fiets enerzijds en moto/bromfiets anderzijds, toegenomen in vergelijking met drie jaar geleden: het fietsgebruik steeg van 30% in 2015 tot 36% in 2018, het gebruik van moto/bromfiets steeg tot 1,5% in 2018 komende van 0,6% in 2015. Bij diezelfde respondenten nam het gebruik van de wagen als passagier én als chauffeur in 2018 af vergeleken met het Mobiliteitsonderzoek in 2015: als passagier daalde het gebruik tot 3% van de verplaatsingen in 2018 komende van 5% in 2015, en als chauffeur bedraagt het aandeel in huidig onderzoek 28% terwijl dit in 2015 32% was.

Bij respondenten die **buiten de stadsring R40 wonen**, zien we voor alle hoofdvervoersmodi een significante afwijking tussen huidig onderzoek en het onderzoek in 2015. Zo is er in 2018 een hoger gebruik van de fiets (resp. 34% t.o.v. 29%), van bus/tram (resp. 9% t.o.v. 5%), alsook een kleine (significante) toename van het treingebbruik (resp. 5% t.o.v. 4%) en de wagen als passagier (resp. 6% t.o.v. 5%). Daartegenover ligt het gebruik van de wagen als chauffeur in 2018 aanzienlijk lager dan in 2015 (resp. 35% t.o.v. 44%), en is er een kleine (significante) afname in het gebruik van moto/bromfiets (resp. 0,5% t.o.v. 1,3%) alsook te voet gaan (resp. 10% t.o.v. 12%).

³⁶ Om de vergelijking te kunnen maken met het Mobiliteitsonderzoek 2015 werden de categorieën 'rond' en 'buiten' de stadsring R40 samengenomen.

Figuur 26: Hoofdvervoerswijze per ligging woonplaats (binnen/rond/buiten R40), naar editie Mobiliteitsonderzoek (2018: N totaal=4.702 verplaatsingen; 2015: N totaal=4.974 verplaatsingen)



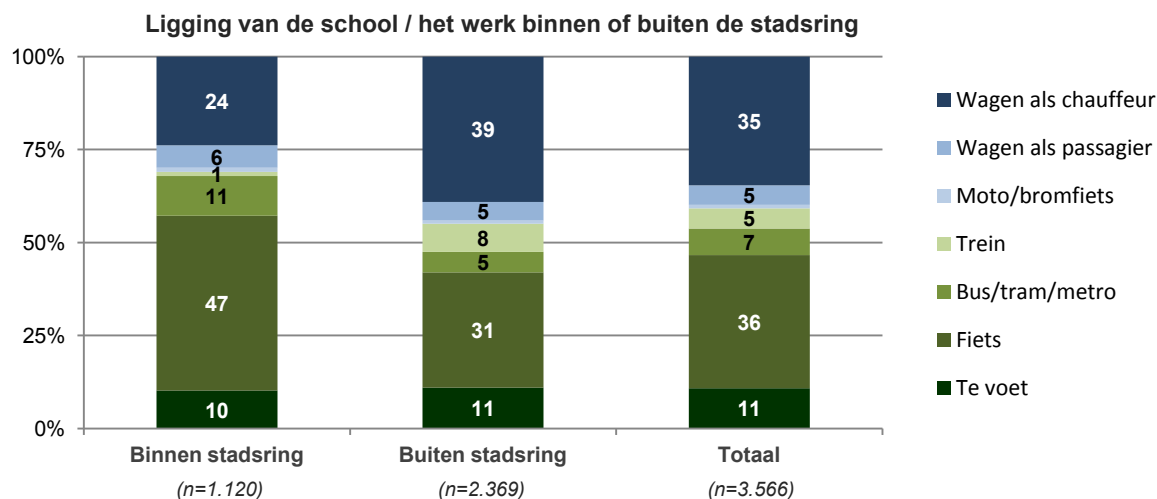
Bron: resultaten Mobiliteitsonderzoek 2018 werden herwogen conform weging toegepast in Mobiliteitsonderzoek 2015

3.2.10 Hoofdvervoerswijze per ligging school/werk binnen of buiten stadsring

Indien de school of de werkplaats gelegen is binnen de stadsring worden bijna de helft (47%) van de verplaatsingen gemaakt met de fiets, gevolgd door de wagen (30%). In mindere mate gebruikt men het openbaar vervoer (12%) of gaat men te voet (10%).

Meer dan vier op de tien verplaatsingen (44%) wordt gemaakt met de wagen als de school of de werkplaats buiten de R40 is gelegen. 31% van de verplaatsingen gebeurt hier met de fiets, 13% met het openbaar vervoer en 11% te voet.

Figuur 27: Hoofdvervoerswijze, naar ligging van de school / het werk binnen of buiten de stadsring R40 (Aantal verplaatsingen) (N totaal=3.566 verplaatsingen)



**MOTIEF 'WERKEN' NAAR HOOFDVERVOERSWIJZE, LOCATIE WERKPLAATS
(BINNEN/BUITEN R40) & LOCATIE WOONPLAATS (BINNEN/ROND/BUITEN R40)**

Respondenten die binnen de stadsring wonen en bij wie ook de werkplaats binnen de stadsring gelegen is, verplaatsen zich voor hun woon-werkverplaatsing in hoofdzaak met te voet of met de fiets (75%); bijkomend gebeurt 8% van de woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer. Eén op de zeven (14%) woon-werkverplaatsingen van respondenten die wonen en werken binnen de stadsring, gebeurt met de wagen.

Ook respondenten die rond de stadsring wonen en bij wie de werkplaats binnen de stadsring gelegen is, nemen in hoofdzaak de fiets (64%). Bij deze respondenten neemt het openbaar vervoer de tweede plaats in (17%) en is de wagen goed voor één op de tien woon-werkverplaatsingen. Het aandeel woon-werkverplaatsingen te voet bedraagt 5%.

Het gebruik van de wagen neemt toe voor wie van buiten de stadsring moet komen om zich naar het werk binnen de stadsring te begeven, met name 46% van de woon-werkverplaatsingen. Niettegenstaande wordt een even groot aandeel met de fiets gedaan (42%). Het openbaar vervoer is goed voor 8% van de woon-werkverplaatsingen.

Bij respondenten die binnen de stadsring wonen en bij wie de werkplaats buiten de stadsring gelegen is, gebeurt 46% van de woon-werkverplaatsingen met de wagen. De fiets neemt de tweede stek in (28%), gevolgd door het openbaar vervoer (21% – vnl. trein).

Voor respondenten die rond de stadsring wonen en die buiten de stadsring werken, zijn zowel de wagen (36%), het openbaar vervoer (32% – vnl. trein) als de fiets (25%) gangbare vervoersmodi.

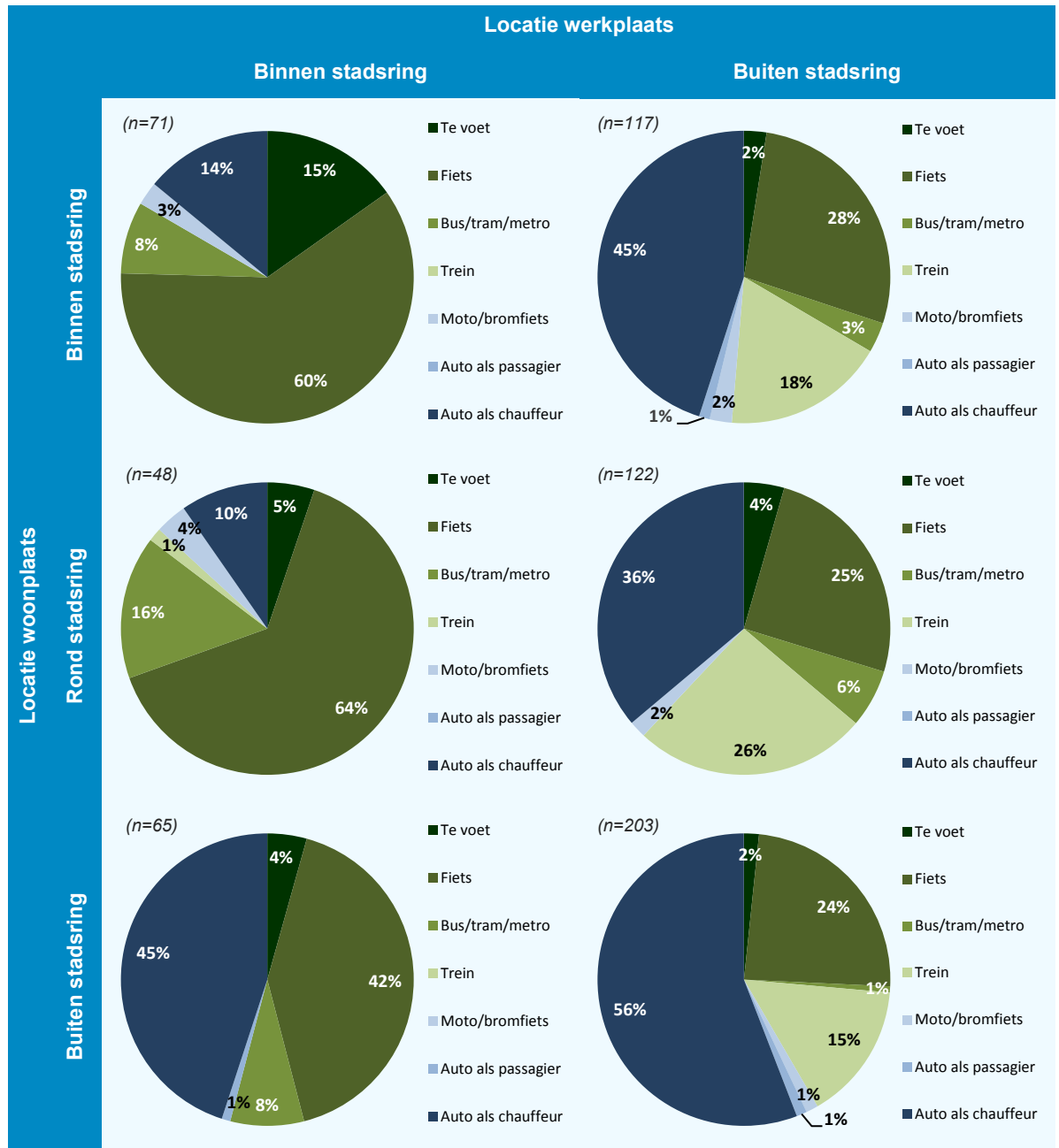
De wagen neemt een meer prominente plaats in bij respondenten die zowel wonen als werken buiten de stadsring, met name 56% van de woon-werkverplaatsingen. Nog steeds een vierde (24%) van de woon-werkverplaatsingen buiten de stadsring gebeuren met de fiets en 16% middels openbaar vervoer (vnl. trein).

Tabel 54 biedt een overzicht van bovenstaande resultaten.

**MOTIEF LES VOLGEN NAAR HOOFDVERVOERSWIJZE, LIGGING SCHOOL
(BINNEN/BUITEN R40) & LIGGING WOONPLAATS (BINNEN/ROND/BUITEN R40)**

Deze analyse was niet mogelijk omwille van te kleine basissen (i.c. tussen 7 en 57 respondenten).

Tabel 54: Motief “Werken” naar hoofdvervoerswijze, ligging werk (binnen/buiten R40) & ligging woonplaats (binnen/rond/buiten R40) (Aantal verplaatsingen)

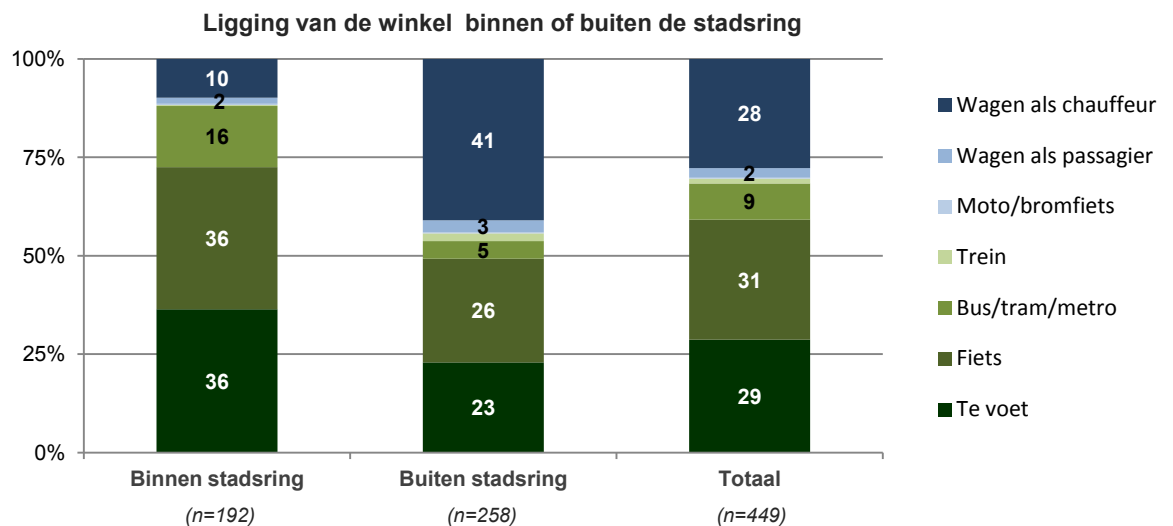


3.2.11 Hoofdvervoerswijze naar locatie winkel (binnen/buiten R40)

Indien de winkel binnen de stadsring gelegen is, gebeuren zeven op de tien verplaatsingen hetzij met de fiets (36%), hetzij te voet (36%). In mindere mate verplaatst men zich naar de winkel binnen de stadsring met bus of tram (16%) of middels de wagen (11%).

Indien de winkel buiten de stadsring gelegen is, maakt men vaker gebruik van de wagen: 44% van de verplaatsingen naar een winkel buiten de stadsring. Ook de fiets of te voet gaan, zijn nog goed voor respectievelijk 26% en 23% van de winkelverplaatsingen. Indien de winkel buiten de stadsring gelegen is, wordt slechts in zeer beperkte mate gebruik gemaakt van bus of tram (5%).

Figuur 28: Hoofdvervoerswijze, naar motief 'winkelen, boodschappen doen' & ligging winkel (binnen/buiten R40) (Aantal verplaatsingen) (N totaal=449 verplaatsingen)



3.2.12 Afstand en hoofdvervoerswijze van winkelverplaatsingen

In onderstaande grafiek wordt de afstand van de winkelverplaatsingen bekeken en welk vervoersmiddel binnen elke afstandscategorie de voorkeur geniet. Hieruit blijkt dat acht op de tien winkelverplaatsingen (81%) binnen een afstand van 5 km blijven. Aangezien in de overige afstandscategorieën (i.c. > 5 km) de basissen te klein zijn, worden enkel de eerste drie afstandscategorieën besproken.

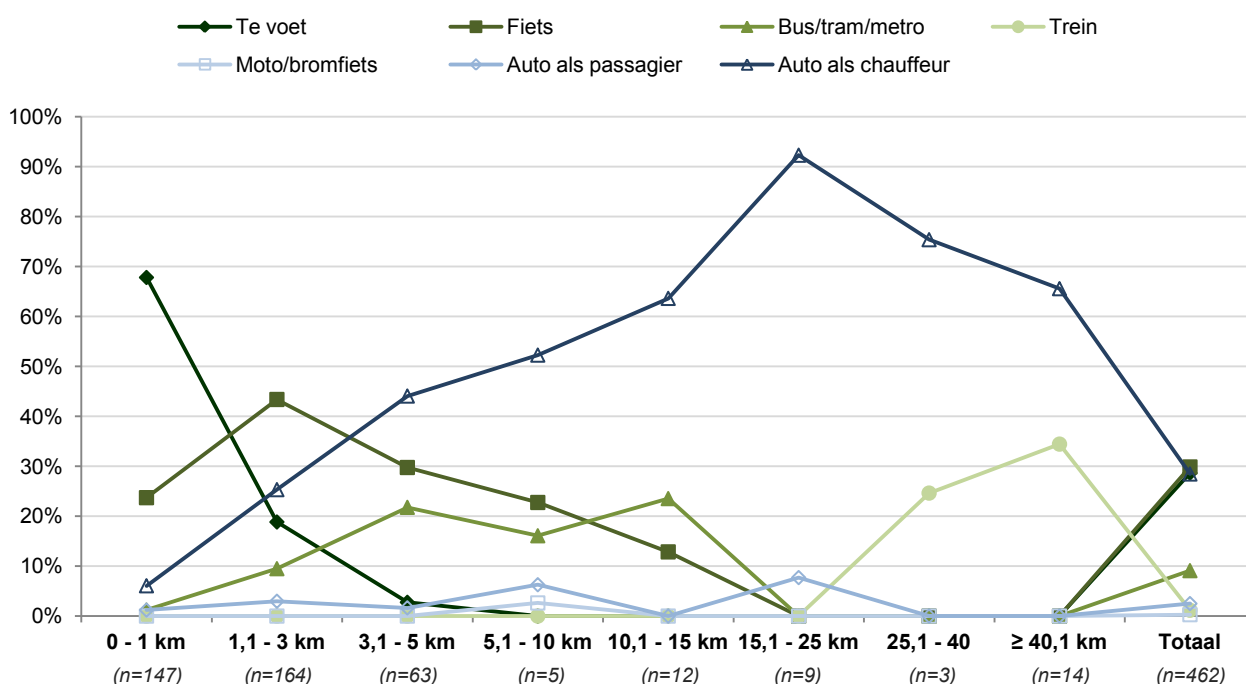
Indien de winkelverplaatsing maximaal 1 km bedraagt, gaat men voornamelijk te voet (68%) of met de fiets (24%). De wagen wordt gebruikt voor 7% van de winkelverplaatsingen onder 1 km.

Indien de afstand naar de winkel tussen 1 en 3 km bedraagt, gebeurt 43% van de verplaatsingen met de fiets, 28% met de wagen, 19% te voet en 9% met bus of tram.

Het gebruik van de wagen stijgt tot 46% van de winkelverplaatsingen, indien de afstand tot de winkel tussen 3 en 5 km is. In deze afstandscategorie gebeurt 30% van de winkelverplaatsingen met de fiets en 22% met bus of tram.

Figuur 29: Afstand van winkelverplaatsingen³⁷, naar hoofdvervoerswijze
(N totaal=462 verplaatsingen)

Afstand winkelverplaatsingen, naar hoofdvervoerswijze



³⁷ Indien de verplaatsing de Belgische landsgrens overschrijdt, wordt enkel de afstand gerekend op het Belgisch grondgebied.

3.3 Mobiliteit in Gent

3.3.1 Vervoersmiddelenbezit

3.3.1.1 AANTAL FIETSEN IN HET GEZIN

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

Een vierde (24%) heeft één fiets, evenzoveel (25%) heeft er twee en 35% heeft drie of meer fietsen in het gezin.

Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 2,3 fietsen.

Tabel 55: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Fiets

# fietsen	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	70	18,0	62	11,9	153	20,3	39	10,0	324	15,8
1	118	30,3	89	17,2	206	27,3	77	19,5	489	23,8
2	98	25,2	139	27,0	165	21,8	109	27,7	511	24,9
3	36	9,2	75	14,6	94	12,5	56	14,2	261	12,7
4	31	8,1	83	16,1	61	8,1	45	11,3	220	10,7
5 of meer	36	9,2	68	13,2	76	10,0	68	17,3	248	12,1
Totaal	388	100,0	516	100,0	754	100,0	394	100,0	2.052	100,0
<i>Geen antwoord</i>	2	0,5	1	0,2	13	1,6	0	0,0	16	0,8
Gemiddelde	2,0		2,6		2,0		2,7		2,3	

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 16 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het gemiddeld aantal fietsen in het gezin schommelt al naargelang het stadsdeel waarin de respondent woonachtig is. Zo heeft men in Gent Noordoost en Gent Zuidwest gemiddeld 2,6 en 2,7 fietsen in het gezin; dit is significant hoger dan het gemiddelde van 2,0 fietsen voor Gent Centrum en Gent Rand. In detail zien we verder dat gezinnen in Gent Centrum en Gent Rand significant vaker één fiets hebben dan in de Gent Noordoost en Gent Zuidwest: respectievelijk 30% en 27% t.o.v. 17% en 20%.
- Respondenten die buiten de stadsring R40 wonen, hebben gemiddeld meer fietsen in het gezin (2,6) dan respondenten die binnen of rond de stadsring wonen (resp. 1,9 en 2,1).
- De ligging van het werk of de school ten aanzien van de stadsring R40, heeft geen invloed op het aantal fietsen in het gezin.

- Hoe groter het gezin, hoe meer fietsen in het gezin aanwezig zijn (0,596). Zo heeft 26% van de respondenten die alleen wonen (zonder kinderen) geen fiets en 52% één fiets; beide aandelen liggen significant hoger vergeleken met respondenten die met iemand (partner, kind(eren) , familie, ...) samenwonen (resp. 3% tot 17% geen fiets, en 6% tot 16% één fiets). Laatstgenoemde respondenten geven ook significant vaker aan dan alleenstaanden (zonder kinderen), dat hun gezin over drie of meer fietsen beschikt.

Tabel 56: Voertuigen in het gezin, naar gezinsgrootte – Fiets³⁸

# fietsen	# gezinsleden												Totaal	
	1		2		3		4		5		6+			
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	155	26,1	125	17,3	16	5,8	8	2,8	8	7,8	9	17,7	324	15,8
1	312	52,4	114	15,8	34	12,1	18	5,9	7	7,5	3	6,5	489	23,8
2	99	16,6	307	42,5	45	16,0	55	18,2	2	1,6	4	6,7	511	24,9
3	23	3,8	91	12,6	106	37,9	27	9,0	9	9,0	5	8,5	261	12,7
4	4	0,7	53	7,4	41	14,7	104	34,5	8	8,5	9	17,6	220	10,7
5 of meer	2	0,4	32	4,5	38	13,5	89	29,5	64	65,7	23	43,0	248	12,1
Totaal	595	100,0	722	100,0	279	100,0	301	100,0	97	100,0	54	100,0	2.052	100,0
<i>Geen antwoord</i>	7	1,1	9	1,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	16	0,8
Gemiddelde	1,0		1,9		2,9		3,9		4,8		4,0		2,3	

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 16 'geen antwoord')

- Ten aanzien van het Mobiliteitsonderzoek in 2015 stellen we een daling vast inzake het gemiddeld aantal fietsen in het gezin, met name van 2,8 in 2015 naar 2,4 in voorliggend onderzoek. In voorliggend onderzoek zijn er meer respondenten die maximaal één fiets in het gezin hebben (36% t.o.v. 26% in 2015), alsook significant minder respondenten die stellen drie of meer fietsen te hebben (39% t.o.v. 47% in 2015). Het verschil in aantal fietsen tussen het Mobiliteitsonderzoek 2018 en 2015 hangt samen met een verschillende gezinsgrootte in beide onderzoeken (resp. 2,4 t.o.v. 2,8): kleinere gezinnen hebben minder fietsen in het gezin.

³⁸ Het betreft het totaal van wagens in het gezin, zijnde eigen wagens en bedrijfswagens.

3.3.1.2 AANTAL 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 57: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Bromfiets

# bromfietsen	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	386	99,4	497	96,2	733	97,0	374	95,2	1.989	96,9
1	2	0,5	18	3,4	23	3,0	15	3,8	57	2,8
2	0	0,0	2	0,4	0	0,0	3	0,9	5	0,3
3 of meer	0	0,1	0	0,0	0	0,0	1	0,1	1	0,1
Totaal	388	100,0	516	100,0	756	100,0	393	100,0	2.053	100,0
<i>Geen antwoord</i>	2	0,5	1	0,2	11	1,4	1	0,2	15	0,0
Gemiddelde	0,01		0,04		0,03		0,06		0,03	

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 15 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- In Gent Centrum zijn er proportioneel meer gezinnen waar er geen bromfiets is dan in Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest (resp. 99% t.o.v. 96%, 97% en 95%).
- Respondenten die buiten de stadsring R40 wonen, hebben gemiddeld 0,1 bromfietsen; dit is een significant hoger gemiddeld aantal dan bij respondenten die binnen de stadsring R40 wonen (0,02).
- Wie binnen de stadsring werkt of naar school gaat, heeft gemiddeld 0,1 bromfietsen; dit is significant meer dan bij respondenten die buiten de stadsring werken of naar school gaan (0,03).
- Drie jaar geleden (i.c. Mobiliteitsonderzoek 2015) bedroeg het gemiddeld aantal bromfietsen in het gezin 0,5; in het huidige Mobiliteitsonderzoek is dit iets – doch significant – lager, met name 0,4.

3.3.1.3 AANTAL MOTORS IN HET GEZIN

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

Tabel 58: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Motor

# motors	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	373	96,1	477	92,4	711	94,1	368	93,5	1.928	93,9
1	13	3,2	34	6,6	40	5,3	21	5,3	107	5,2
2	2	0,6	3	0,5	3	0,4	3	0,9	11	0,6
3 of meer	0	0,0	2	0,5	1	0,2	2	0,4	5	0,3
Totaal	388	100,0	516	100,0	756	100,0	393	100,0	2.053	100,0
<i>Geen antwoord</i>	2	0,5	1	0,2	11	1,4	1	0,2	15	0,7
Gemiddelde	0,05		0,1		0,1		0,1		0,1	

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 15 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Naar stadsdelen zijn er geen significante verschillen.
- Noch de ligging van de woonplaats t.a.v. de stadsring R40, noch de ligging van de werkplaats of school t.a.v. de stadsring R40, hebben een invloed op het aantal motors in het gezin.
- Het gemiddeld aantal motors in het gezin blijft onveranderd in vergelijking met het Mobiliteitsonderzoek in 2015.

3.3.1.4 AANTAL WAGENS IN HET GEZIN: TOTAAL, EIGEN WAGEN, BEDRIJFSWAGEN

TOTAAL AANTAL WAGENS IN HET GEZIN

Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 1,1 wagens, zijnde het totaal van de eigen wagens en bedrijfswagens.

55% van de respondenten heeft in totaal één wagen in het gezin, 21% heeft er twee en 3% beschikt over drie of meer wagens. Iets meer dan 1 op de 5 ondervraagde Gentenaren heeft géén wagen (21%).

60% beschikt over uitsluitend één of meerdere eigen wagens, 10% over enkel één of meerdere bedrijfswagens en tenslotte geeft 9% van de respondenten aan een eigen wagen(s) én een bedrijfswagen(s) in het gezin te hebben.

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

Tabel 59: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Totaal aan wagens³⁹

# wagens	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	129	33,2	51	9,9	208	27,4	42	10,6	430	20,9
1	201	51,5	303	55,6	418	55,3	202	51,2	1.123	54,6
2	54	13,9	142	27,5	119	15,7	125	31,8	440	21,4
3 of meer	5	1,4	21	4,0	12	1,6	25	6,4	64	3,1
Totaal	389	100,0	516	100,0	757	100,0	394	100,0	2.057	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,1	1	0,2	10	1,2	0	0	11	0,5
Gemiddelde	0,8		1,3		0,9		1,4		1,1	

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 11 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het aandeel respondenten dat geen wagen heeft, ligt significant hoger in Gent Centrum en Gent Rand in vergelijking met Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 33% en 27% t.o.v. 10% en 11%). Het gemiddeld aantal wagens bedraagt in deze laatste stadsdelen dan ook respectievelijk 1,3 en 1,4; in Gent Centrum en Gent Rand noteren we een lager gemiddeld aantal wagens (resp. 0,8 en 0,9). De respondenten die wonen in Gent Noordoost en Gent Zuidwest beschikken significant meer over 2 wagens in het gezin dan de respondenten in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 28% en 32% t.o.v. 14% en 16%).
- Respondenten die buiten de stadsring wonen, hebben gemiddeld 1,3 wagens in het gezin (eigen of bedrijf) tegenover gemiddeld 0,9 wagens in gezinnen die binnen of rond de stadsring wonen; dit verschil is significant.
- Respondenten waarvan de school of het werk gelegen is buiten de stadsring laten weten gemiddeld 1,2 wagens in het gezin te hebben, wat significant meer is dan het gemiddeld aantal van 1,0 wagens in het gezin van respondenten die binnen de stadsring werken of schoollopen.
- Hoe groter het gezin van de respondent, hoe meer wagens in het gezin aanwezig zijn (0,378). Zo heeft 41% van de respondenten die alleen wonen (zonder kinderen) geen wagen (noch eigen-, noch bedrijfswagen), wat een significant hoger aandeel is vergeleken met respondenten die met iemand (partner, kind(eren) , familie, ...) samenwonen (4% tot 16% geen wagen). Laatstgenoemde respondenten geven ook significant vaker aan dan alleenstaanden (zonder kinderen), dat hun gezin over twee of meer wagens beschikt.

³⁹ Het betreft het totaal van wagens in het gezin, zijnde eigen wagens en bedrijfswagens.

Tabel 60: Voertuigen in het gezin, naar gezinsgrootte – Totaal aan wagens⁴⁰

# wagens	# gezinsleden												Totaal	
	1		2		3		4		5		6+			
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	245	41,1	113	15,6	33	11,7	27	9,0	4	4,4	5	9,4	430	20,9
1	338	56,9	425	58,5	148	52,8	139	46,1	49	50,5	23	43,4	1.123	54,6
2	6	1,1	184	25,3	79	28,3	111	37,0	34	35,0	25	47,1	440	21,4
3 of meer	5	0,9	5	0,6	20	7,2	24	8,0	10	10,1	0	0,0	64	3,1
Totaal	595	100,0	726	100,0	279	100,0	301	100,0	97	100,0	54	100,0	2.057	100,0
<i>Geen antwoord</i>	7	1,1	4	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	11	0,5
Gemiddelde	0,6		1,1		1,3		1,5		1,5		1,4		1,1	

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 11 'geen antwoord')

- Het gemiddeld aantal wagens – zij het eigen of bedrijfswagens – is gedaald in vergelijking met het Mobiliteitsonderzoek in 2015 (resp. 1,1 t.o.v. 1,2 wagens).

AANTAL EIGEN WAGENS IN HET GEZIN

Gemiddeld beschikt de respondent (i.c. zijn/haar gezin) over 0,9 eigen wagen.

Iets meer dan de helft van de respondenten (55%) geeft aan één wagen in het gezin te hebben. 13% heeft twee eigen wagens thuis en 2% heeft er drie of meer. Bijna één op drie van alle respondenten (31%) heeft géén eigen wagen in het gezin.

Tabel 61: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Eigen wagen⁴¹

# wagens	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
	0	182	47,0	94	18,2	274	36,3	84	21,3	634	30,9
1	179	46,1	325	63,0	404	53,5	216	55,0	1.124	54,8
2	26	6,6	89	17,1	66	8,8	81	20,6	261	12,7
3 of meer	1	0,3	9	1,7	11	1,4	12	3,28	33	1,6
Totaal	388	100,0	516	100,0	756	100,0	393	100,0	2.053	100,0
<i>Geen antwoord</i>	2	0,5	1	0,2	11	1,4	10	0,2	15	0,7
Gemiddelde	0,6		1,0		0,8		1,1		0,9	

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 15 'geen antwoord')

⁴⁰ Het betreft het totaal van wagens in het gezin, zijnde eigen wagens en bedrijfswagens.

⁴¹ Uitgezonderd bedrijfswagens.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het aandeel respondenten dat geen eigen wagen heeft, ligt significant hoger in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 47% en 36%) in vergelijking met Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 18% en 11%).

Het aandeel respondenten in Gent Noordoost die over 1 eigen wagen in het gezin beschikken bedraagt 63%, dit is een significant hoger aandeel dan in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 46% en 54%).

In Gent Noordoost en Gent Zuidwest heeft men significant meer twee eigen gezinswagens dan in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 17% en 21% t.o.v. 7% en 9%).

Het gemiddeld aantal eigen wagens ligt in Gent Noordoost en Gent Zuidwest significant lager dan in Gent Centrum en Gent Rand: respectievelijk heeft men er gemiddeld 1,0 en 1,1 wagens tegenover 0,6 en 0,8 wagens; ook het verschil tussen laatstgenoemde stadsdelen – Gent Centrum (0,6) en Gent Rand (0,8) – blijkt significant.

- Respondenten die buiten de stadsring R40 wonen, hebben gemiddeld 1,0 eigen wagens in het gezin. Dit is een significant hoger gemiddelde dan bij gezinnen die rond of binnen de stadsring wonen (resp. 0,8 en 0,6 eigen wagens). Ook het verschil tussen beide laatstgenoemde is bovendien significant.
- Het gemiddeld aantal eigen wagens in het gezin verschilt niet naar de locatie van de werkplaats of de school.
- Het gemiddeld aantal eigen wagens in het gezin is gedaald in vergelijking met het Mobiliteitsonderzoek in 2015 (resp. 0,9 t.o.v. 1,0 wagens).

AANTAL BEDRIJFSWAGENS IN HET GEZIN

Eén vijfde van de respondenten (19%) geeft aan één of meerdere bedrijfswagens in het gezin te hebben. 81% heeft er geen.

Naast een gemiddelde van 0,9 eigen wagens, heeft men bijkomend in het gezin gemiddeld 0,2 bedrijfswagens.

Tabel 62: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Bedrijfswagen

# bedrijfs- wagens	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	312	80,5	411	79,4	652	85,5	295	75,0	1.670	81,0
1	62	15,9	91	17,7	102	13,4	80	20,2	335	16,3
2	12	3,2	15	2,9	8	1,1	16	4,1	52	2,5
3 of meer	1	0,3	0	0,0	0	0,0	3	0,7	4	0,2
Totaal	388	100,0	517	100,0	763	100,0	393	100,0	2.061	100,0
<i>Geen antwoord</i>	2	0,5	0	0,0	4	0,5	1	0,2	7	0,3
Gemiddelde	0,2		0,2		0,2		0,3		0,2	

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 7 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- In Gent Rand hebben de bevroagde respondenten significant minder géén bedrijfswagen ter beschikking dan zij in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 86% t.o.v. 79% en 75%). In Gent Zuidwest beschikt men significant meer over één of twee bedrijfswagens in het gezin dan in Gent Rand (resp. 20% en 4% t.o.v. 13% en 1%). Gemiddeld heeft men in Gent Noordoost en Gent Zuidwest significant vaker een bedrijfswagen in het gezin (resp. 0,24 en 0,3) dan in Gent Rand (0,16).
- Ook inzake bedrijfswagens kennen gezinnen die buiten de stadsring wonen een hoger gemiddelde, zijn het deze keer enkel in vergelijking met gezinnen die rond de stadsring wonen (resp. 0,3 t.o.v. 0,2 bedrijfswagens).
- Respondenten die buiten de stadsring werken of naar school gaan, hebben gemiddeld een hoger aantal bedrijfswagens (0,3) dan respondenten die werken of schoollopen binnen de stadsring (0,2).
- Het gemiddeld aantal bedrijfswagens in het gezin bleef onveranderd ten aanzien van drie jaar geleden (i.c. Mobiliteitsonderzoek 2015).

3.3.2 Parkeren

3.3.2.1 FIETSPARKEREN

STALLING VAN FIETS - THUIS

Wanneer we de optelsom maken van alle fietsen in het gezin, verdeeld over de onderscheiden locaties van fietsstalling, blijkt de helft van de fietsen gestald te worden in een garage/schuurtje/tuinhuisje en een kwart binnenshuis. 8% wordt buiten op eigen terrein geplaatst, 7% in een gezamenlijke privé stalling en 4% op straat in een openbare fietsenstalling. Tenslotte wordt 6% van de fietsen op straat tegen de gevel of op het voetpad gestald.

Tabel 63: Stelplaats van alle fietsen thuis, naar stadsdeel – Totaal aantal fietsen

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	66	8,9	69	5,3	129	8,8	25	2,4	288	6,4
Op straat in een openbare fietsenstalling	58	7,9	17	1,3	73	5,0	13	1,2	161	3,6
Binnenshuis	222	30,0	239	18,4	477	32,6	171	16,7	1.108	24,5
In een garage, schuurtje, tuinhuisje, ... bij mijn woning	228	30,8	837	64,5	552	37,7	674	66,2	2.290	50,7
Buiten op eigen terrein (oprit, tuin, ...)	42	5,6	102	7,8	109	7,4	85	8,4	337	7,5
In een gezamenlijke privé stalling	117	15,9	30	2,3	112	7,7	48	4,7	307	6,8
Elders	7	0,9	4	0,3	11	0,8	4	0,4	26	0,6
Totaal	740	100,0	1298	100,0	1462	100,0	1019	100,0	4.518	100,0
<i>Geen antwoord</i>	3	0,4	7	0,6	21	1,4	3	0,3	35	0,8

Basis = totaal aantal fietsen (n=4.553 fietsen; 35 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Wie in Gent Rand woont, stalt zijn/haar fiets(en) significant vaker op straat tegen een gevel of op het voetpad (9%) alsook binnenshuis (33%) dan de respondenten van Gent Noordoost (resp. 5% en 18%) en Gent Zuidwest (resp. 2% en 17%). Voor deze laatste stellen we vast dat zij – in vergelijking met de respondenten van Gent Centrum en Gent Rand - significant vaker een garage/schuurtje/tuinhuisje gebruiken om hun fiets(en) te stallen (resp. 64% en 66% t.o.v. 31% en 38%). De respondenten van Gent Zuidwest stallen ook significant meer de fiets buiten op eigen terrein dan zij van Gent Centrum (resp. 8% t.o.v. 6%); omgekeerd is het verschil ook significant. 16% van de respondenten van Cent Centrum stalt de fiets(en) in een gezamenlijke privé stalling; dit is een significant hoger aandeel dan in Gent Noordoost (2%), Gent Rand (8%) en Gent Zuidwest (5%). Een gelijkaardig significant verschil stellen we vast voor de stalling van fietsen op straat in een openbare fietsenstalling: 8% voor Gent Centrum ten opzichte van 1% voor Gent Noordoost, 5% voor Gent Rand en nog eens 1% voor Gent Zuidwest.

- Respondenten die binnen de stadsring R40 wonen, stallen hun fiets(en) vaker op straat tegen de gevel of op het voetpad in vergelijking met respondenten die rond of buiten de stadsring wonen (resp. 11% t.o.v. 4%-7%); ook het verschil tussen beide laatstgenoemde blijkt significant. In vergelijking met respondenten die buiten de stadsring wonen, plaatsen eerstgenoemde hun fiets(en) ook vaker binnenshuis (resp. 30% t.o.v. 18%), in een openbare fietsenstalling (resp. 7% t.o.v. 1%) of in een gezamenlijke privéstalling (resp. 11% t.o.v. 4%). Omgekeerd, stalt bijna twee derde van de respondenten (65%) die buiten de stadsring wonen, hun fiets(en) in een garage of tuinhuisje bij de woning, terwijl dit bij respondenten binnen de stadsring 33% en bij respondenten rond de stadsring 38% is; het verschil tussen beide laatstgenoemde is tevens significant. Tot slot vinden we nog een afwijkend stalgedrag inzake fietsen tussen respondenten die buiten de stadsring R40 wonen enerzijds, en zij die rond de stadsring R40 wonen anderzijds: wie rond de stadsring woont, stalt de fiets(en) vaker in een openbare fietsenstalling (resp. 6% t.o.v. 1%), binnenshuis (resp. 33% t.o.v. 18%) of in een gezamenlijke privéstalling (resp. 9% t.o.v. 4%), en minder vaak buiten op eigen terrein (resp. 6% t.o.v. 8%).
- Respondenten die buiten de stadsring R40 werken of naar school gaan, stallen hun fiets(en) vaker in een garage of tuinhuisje aan de woning (50%), en minder vaak buiten op eigen terrein (7%), in vergelijking met respondenten die binnen de stadsring R40 werken of naar school gaan (resp. 46% en 10%).
- Vergeleken met het Mobiliteitsonderzoek uit 2015 vinden we dat in voorliggend onderzoek meer fietsen in een garage, schuurtje, tuinhuisje, ... bij de woning gestald worden (resp. 45% t.o.v. 50%) en minder fietsen buiten op eigen terrein (resp. 11% t.o.v. 8%).

STALLING VAN FIETS - OP WERK / SCHOOL

Wie met de fiets naar het werk of school gaat, stalt zijn/haar fiets in hoofdzaak in een fietsenstalling op het private terrein van het werk of de school, met name 73% van de respondenten doet dit. Eén op de vijf stalt de fiets in een openbare fietsenstalling op straat en 6% zet zijn/haar fiets op straat tegen de gevel of op het voetpad.

Tabel 64: Stelplaats van fiets op werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die met fiets naar het werk / school gaan

Stelplaats op werk / school	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	10	5,4	5	2,5	26	8,2	7	4,5	49	5,5
Op straat in een openbare fietsenstalling	35	19,6	38	17,5	83	25,8	22	13,7	178	20,3
In een fietsenstalling op het private terrein (van werk / school)	132	73,9	175	80,0	210	65,3	127	80,2	644	73,4
Elders	2	1,0	0	0,0	2	0,7	3	1,6	7	0,8
Totaal	178	100	219	100	322	100	158	100	877	100
<i>Geen antwoord</i>	3	1,9	2	0,8	5	1,5	1	0,4	11	1,2

Basis = alle respondenten die met fiets naar school / werk gaan (n = 888; 11 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De respondenten woonachtig in Gent Rand die met de fiets naar hun werk/school gaan, parkeren daar enerzijds significant meer hun fiets op straat tegen de gevel of op het voetpad in vergelijking met de respondenten van Gent Noordoost (resp. 8% t.o.v. 3%) en laten anderzijds ook een hoger aandeel parkeren in een openbare fietsenstalling noteren dan zij van Gent Zuidwest (resp. 26% t.o.v. 14%). De respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest zetten significant meer de fiets in een fietsenstalling op het private terrein van het werk of school dan de inwoners van in Gent Rand (resp. telkens 80% t.o.v. 65%).
- Respondenten die buiten de stadsring R40 wonen, stallen hun fiets vaker op het private terrein van het werk of de school, vergeleken met respondenten die binnen of rond de stadsring R40 wonen (resp. 80% t.o.v. 67%-69%). Omgekeerd stallen eerstgenoemde hun fiets minder vaak op straat tegen de gevel of op het voetpad in vergelijking met respondenten die binnen de stadsring wonen (resp. 3% t.o.v. 9%), alsook minder vaak op straat in een openbare fietsenstalling in vergelijking met zij die rond de stadsring R40 wonen (resp. 16% t.o.v. 25%).
- Er zijn geen significante verschillen naar de ligging van het werk of de school.
- Ook met het Mobiliteitsonderzoek uit 2015 kan geen verschil worden vastgesteld.

STALLING VAN FIETS IN BINNENSTAD

Wie met de fiets naar de binnenstad gaat, parkeert meestal zijn/haar fiets op straat in een openbare fietsenstalling (58%) en 4% doet dit in een stalling op privaat terrein. Eén op de vijf respondenten (21%) zet zijn fiets op straat tegen de gevel of op het voetpad en 17% stalt de fiets in een openbare overdekte fietsenparking.

Tabel 65: Stelplaats van fiets in binnenstad, naar stadsdeel – Respondenten die met fiets naar binnenstad gaan

Stelplaats in binnenstad	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	61	22,5	47	16,1	119	25,3	43	18,3	271	21,3
Op straat in een openbare fietsenstalling	169	62,6	171	58,1	273	57,9	127	54,0	740	58,2
In een openbare overdekte fietsenparking	33	12,1	63	21,4	61	13,0	54	23,0	211	16,6
In een fietsenstalling op het private terrein	7	2,5	13	4,5	16	3,4	10	4,4	46	3,6
Elders	1	0,2	0	0,0	2	0,4	1	0,3	3	0,2
Totaal	269	100	295	100	471	100	235	100	1.271	100
<i>Geen antwoord</i>	2	0,6	5	1,8	2	0,4	7	3,1	16	1,2

Basis = alle respondenten die met de fiets naar een plaats binnen de Gentse stadsring R40 gaan (n = 1.287; 16 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Respondenten in Gent Rand die zich met de fiets verplaatsen naar (in) de binnenstad, parkeren hun fiets significant vaker op straat tegen de gevel of op het voetpad in vergelijking met respondenten in Gent Noordoost (resp. 25% t.o.v. 16%). Een vijfde (21%-23%) van de respondenten uit Gent Noordoost en Gent Zuidwest, parkeren hun fiets in de binnenstad meestal in een openbare overdekte fietsenparking; dit zijn significant hogere aandelen dan bij respondenten uit Gent Centrum (12%).
- Respondenten die binnen de stadsring R40 wonen, plaatsen hun fiets vaker op straat tegen een gevel of op het voetpad wanneer ze met hun fiets naar de binnenstad gaan, in vergelijking met respondenten die zich van rond of buiten de stadsring richting binnenstad begeven met hun fiets (resp. 28% t.o.v. 17%-21%). Beide laatstgenoemde zetten hun fiets vaker in een openbare fietsenstalling (resp. 16%-22% t.o.v. 9%).
- Er zijn geen significante verschillen naar de ligging van werk/school t.a.v. de stadsring.

3.3.2.2 AUTOPARKEREN

STALLING VAN WAGEN - BUURT VAN JE WONING

Wanneer we de optelsom maken van alle (bedrijfs)wagens 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. 46% van de wagens wordt op straat gestald en slechts 2% in een openbare parkeergarage. Tenslotte wordt 1% van de wagens op een parkeerplaats voor personen met een beperking geparkeerd.

In Gent Centrum en Gent Rand wordt de meerderheid van de wagens op straat geparkeerd (resp. 57% en 64%). In Gent Noordoost en Gent Zuidwest wordt het merendeel van de wagens in een privé garage of parkeerplaats op privaat terrein gestald (resp. 61% en 72%).

Tabel 66: Stelplaats van alle wagens thuis (maximum drie wagens per respondent), naar stadsdeel – Totaal aantal wagens

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat	186	57,4	238	37,1	444	64,2	140	26,7	1.008	46,2
In een privé garage of op privaat terrein	127	39,3	395	61,4	221	32,0	375	71,6	1.118	51,3
In een publieke parkeergarage	11	3,3	7	1,0	15	2,2	7	1,4	40	1,8
Op een parkeerplaats voor personen met een beperking	0	0,0	3	0,4	11	1,6	2	0,3	16	0,7
Totaal	324	100,0	642	100,0	691	100,0	524	100,0	2.182	100,0
<i>Geen antwoord</i>	1	0,2	6	0,9	2	0,2	4	0,7	12	0,6

Basis = totaal aantal wagens (n=2.194 wagens; 12 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Alle stadsdelen verschillen significant van elkaar voor wat betreft de stalling van de wagens op straat, alsook de stalling van de wagens in een privégarage of parkeerplaats op eigen terrein. De stalling van de wagens op straat is het hoogst in Gent Rand (64%), vervolgens in Gent Centrum (57%), Gent Noordoost (37%), en het laagst in Gent Zuidwest (27%). De omgekeerde trend geldt voor de stalling van de wagens in een privégarage of parkeerplaats op eigen terrein: het aandeel is het hoogst in Gent Zuidwest (72%), vervolgens in Gent Noordoost (61%), Gent Centrum (39%), en het laagst in Gent Rand (32%).
- Respondenten die rond de stadsring wonen, parkeren hun wagen vaker op straat (68%) dan respondenten die binnen of buiten de stadsring (resp. 56% en 32%); ook het verschil tussen beide laatstgenoemde blijkt significant. Respondenten die buiten de stadsring wonen, parkeren hun wagen vaker in een privé garage of op eigen terrein (66%) in vergelijking met respondenten die binnen of rond de stadsring wonen (resp. 39% en 30%); opnieuw blijkt ook het verschil tussen beide laatstgenoemde significant. Tot slot vinden we nog dat 4% van de respondenten die binnen de stadsring wonen, hun wagen in een publieke parkeergarage parkeert, terwijl dit bij de overige respondenten 1% tot 2% is.
- Met het Mobiliteitsonderzoek uit 2015 kan geen verschil worden vastgesteld.

STALLING VAN WAGEN - OP WERK / SCHOOL

De meerderheid van degenen die met de wagen naar het werk of school gaan, parkeert de wagen in de garage of private parkeerplaats van het werk of de school (62%). Eén op de drie respondenten stelt de wagen op straat (32%), 5% in een publieke parkeergarage en 1% op een P+R parking.

Tabel 67: Stelplaats van wagen op werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die met wagen naar het werk / school gaan

Stelplaats op werk / school	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat	40	28,3	81	33,1	96	32,6	57	31,1	274	31,7
In de garage of private parkeerplaats van mijn werk of school	95	66,9	144	59,0	185	62,7	109	59,8	533	61,7
Op een parkeerplaats voor personen met een beperking	1	0,5	0	0,0	1	0,5	0	0,0	2	0,2
In een publieke parkeergarage	4	3,0	18	7,3	9	3,0	14	7,7	45	5,2
Op een P+R parking	2	1,3	1	0,6	4	1,2	3	1,4	9	1,1
Totaal	141	100,0	244	100,0	294	100,0	183	100,0	863	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,4</i>	<i>2</i>	<i>0,9</i>	<i>3</i>	<i>1,1</i>	<i>3</i>	<i>1,4</i>	<i>9</i>	<i>1,0</i>

Basis = alle respondenten die met wagen naar school/werk gaan (n = 872; 9 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het stadsdeel waarin de respondent woonachtig is, heeft geen invloed op waar men de wagen op het werk of school parkeert.
- Naar woonplaats binnen, rond of buiten de stadsring R40, vinden we enkel een significant verschil inzake parkeren van de wagen op het werk of de school in een publieke parkeergarage: wie buiten de stadsring woont, doet dit vaker dan wie rond de stadsring woont (resp. 7% t.o.v. 3%).
- Respondenten bij wie het werk of de school binnen de stadsring R40 gelegen is, parkeren hun wagen vaker op straat (45%) en minder vaak in een garage of private parkeerplaats op het werk/de school (eveneens 45%), in vergelijking met respondenten bij wie het werk of de school buiten de stadsring gelegen is (resp. 30% en 67%).
- Ten aanzien van het Mobiliteitsonderzoek in 2015 steeg het aandeel respondenten dat de wagen op straat aan het werk/de school parkeert (resp. 26% t.o.v. 32% in 2018). Anderzijds zien we een daling van het aandeel respondenten dat de wagen in de garage of private parkeerplaats van het werk of de school stalt (resp. 69% t.o.v. 61% in 2018).

STALLING VAN WAGEN IN BINNENSTAD

Wie met de wagen naar de binnenstad gaat, parkeert meestal zijn/haar wagen in een publieke parkeergarage (53%) en 30% doet dit op straat vlak bij de bestemming. 9% van de respondenten parkeert de wagen op een private parkeerplaats en 3% op straat waar geen parkeerregime is. 2% gaat naar een Park & Ride parking en evenzeveel parkeert op een plaats voorbehouden voor personen met een beperking.

Tabel 68: Stelplaats van wagen in binnenstad, naar stadsdeel – Respondenten die met wagen naar binnenstad gaan

Stelplaats in binnenstad	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat vlak bij mijn bestemming	71	49,3	62	21,6	117	37,4	41	18,2	291	30,1
In een publieke parkeergarage	49	33,8	170	59,3	163	52,1	134	60,2	516	53,4
Op een private parkeerplaats (van mezelf, mijn werkgever, familie, ...)	20	13,6	30	10,4	10	3,3	27	12,0	86	8,9
Op een parkeerplaats voor personen met een beperking	2	1,1	8	2,8	8	2,6	6	2,5	23	2,4
Op een Park & Ride parking	2	1,3	5	1,8	5	1,6	8	3,6	20	2,1
Op straat waar geen parkeerregime is	1	0,9	12	4,2	9	3,0	8	3,5	30	3,1
Totaal	145	100	287	100	313	100	223	100	967	100
<i>Geen antwoord</i>	27	16,0	31	9,8	35	10,0	26	10,3	119	11,0

Basis = alle respondenten die met wagen naar een plaats binnen de Gentse stadsring R40 gaan (n = 1.086; 119 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De respondenten van Gent Centrum en Gent Rand die zich met de wagen verplaatsen naar de binnenstad, parkeren er significant meer hun wagen op straat vlak bij hun bestemming (resp. 49% en 37%) dan de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 22% en 18%). De respondenten die vanuit Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest de binnenstad aandoen, parkeren zich significant meer in een publieke parkeergarage dan de Gentenaren in Gent Centrum (resp. 59%, 52% en 60% t.o.v. 34%). Tenslotte noteren we een significant hoger aandeel inwoners van Gent Centrum, Gent Rand en Gent Zuidwest die zich op een private parkeerplaats parkeren in vergelijking met zij van Gent Rand (resp. 14%, 11% en 12% t.o.v. 3%).
- Wanneer respondenten die binnen de stadsring R40 wonen, met hun wagen naar de binnenstad gaan, parkeren ze hun wagen vaker op straat vlak bij hun bestemming, vergeleken met respondenten die rond of buiten de stadsring wonen (resp. 53% t.o.v. 32% en 20%); ook het verschil tussen beide laatstgenoemde is significant. Omgekeerd, parkeren beide laatstgenoemde hun wagen significant vaker in een publieke parkeergarage in de binnenstad in vergelijking met respondenten die binnen de stadsring wonen (resp. 60%-61% t.o.v. 27%). Tot slot geven zowel respondenten die binnen de stadsring, als respondenten die buiten de stadsring wonen, significant vaker aan – wanneer ze naar de binnenstad gaan – hun wagen op een private parkeerplaats (van henzelf, familie, ...) te parkeren (resp. 11% en 13%) vergeleken met respondenten die rond de stadsring R40 wonen (1%).

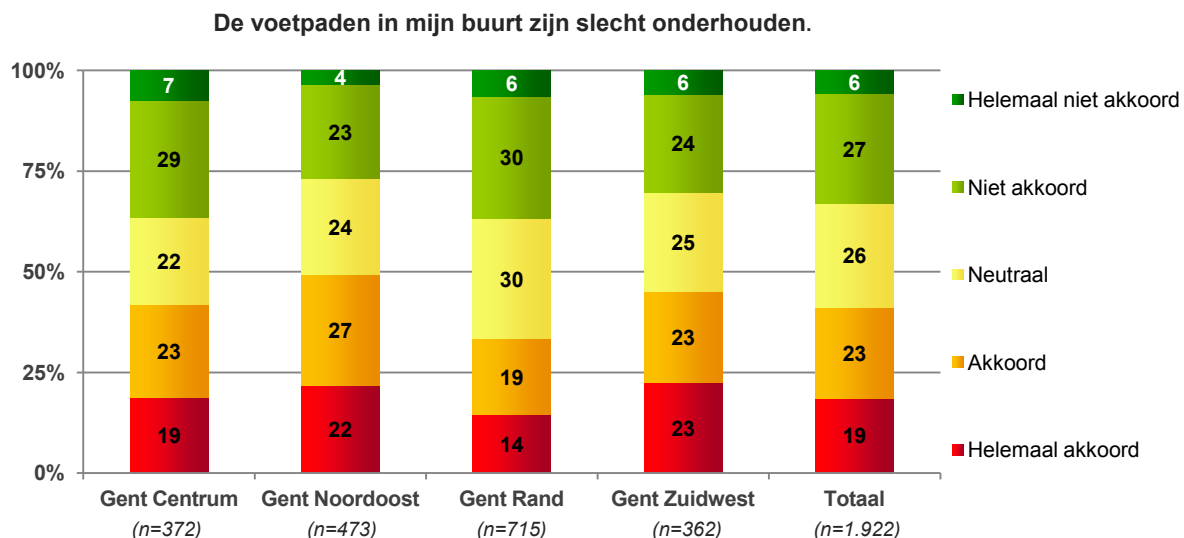
3.3.3 Mobiliteitsbeleving

3.3.3.1 TE VOET

STELLING: DE VOETPADEN IN MIJN BUURT ZIJN SLECHT ONDERHOUDEN

Vier op de tien respondenten (42%) zijn ontevreden over het onderhoud van de voetpaden in hun buurt. Een op vier (26%) staat hier neutraal tegenover. Een derde van de respondenten (33%) geeft aan tevreden te zijn over het onderhoud van de voetpaden in de buurt.

Figuur 30: Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (1), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 7 'geen antwoord')

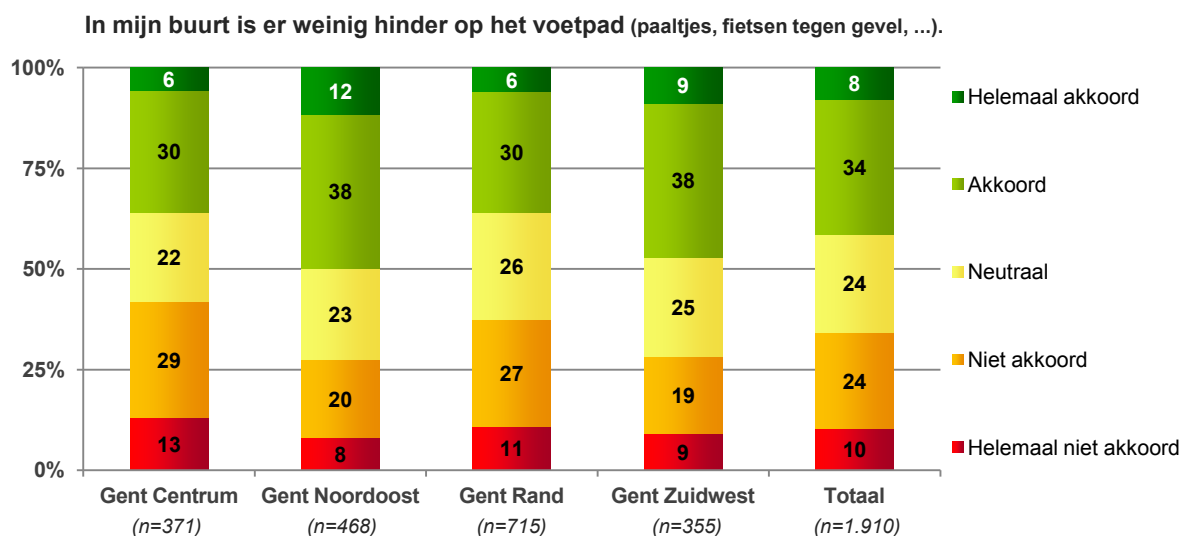
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- In Gent Zuidwest en Gent Noordoost vinden we een significant hoger aandeel respondenten – vergeleken met Gent Rand – die vinden dat de voetpaden in hun buurt slecht onderhouden zijn (resp. 46% en 48% t.o.v. 33%).
- Respondenten die buiten de stadsring wonen, zijn meer ontevreden over het onderhoud van de voetpaden in hun buurt (47%), vergeleken met respondenten die binnen of rond de stadsring wonen (33%-39%).
- Er kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld tussen voorliggend Mobiliteitsonderzoek en het Mobiliteitsonderzoek uit 2015.

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 de buurt weinig hinder van paaltjes, fietsen tegen de gevels, enz. Een kwart (24%) neemt een neutrale houding aan en drie op tien respondenten (34%) geeft aan wel degelijk hinder te ondervinden wanneer ze in hun buurt op het voetpad wandelen.

Figuur 31: Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (2), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 19 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

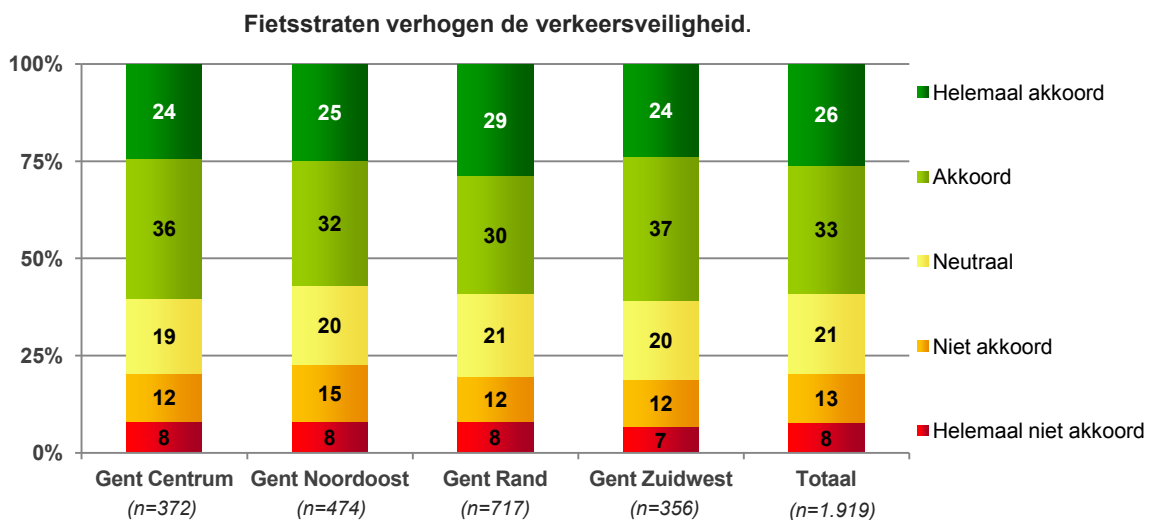
- Respondenten in Gent Centrum en Gent Rand ondervinden significant vaker hinder van paaltjes, fietsen tegen gevels, enz. op het voetpad (resp. 29% en 27%) in vergelijking met respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 20% en 19%). Omgekeerd laten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest significant meer respondenten weten weinig hinder te ondervinden op het voetpad in hun buurt, vergeleken met respondenten in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 38% t.o.v. 30%).
- De helft (49%) van de respondenten die buiten de stadsring wonen, stelt dat er weinig hinder is op de voetpaden in de buurt. Bij respondenten die rond de stadsring wonen, ondervindt 41% weinig hinder, wat ook nog significant meer is dan bij respondenten die binnen de stadsring wonen (30%).
- Drie jaar geleden ging 49% van de respondenten akkoord met de stelling dat er weinig hinder is op het voetpad. In voorliggend onderzoek is dit aandeel iets – zij het wel significant – lager, met name 42%.

3.3.3.2 MET DE FIETS

STELLING: FIETSSTRATEN VERHOGEN DE VERKEERSVEILIGHEID

Zes op de tien respondenten (59%) vinden dat fietsstraten de verkeersveiligheid verhogen; een vijfde (21%) vindt van niet. De overige respondenten (21%) stellen zich neutraal op.

Figuur 32: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (1), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 10 'geen antwoord')

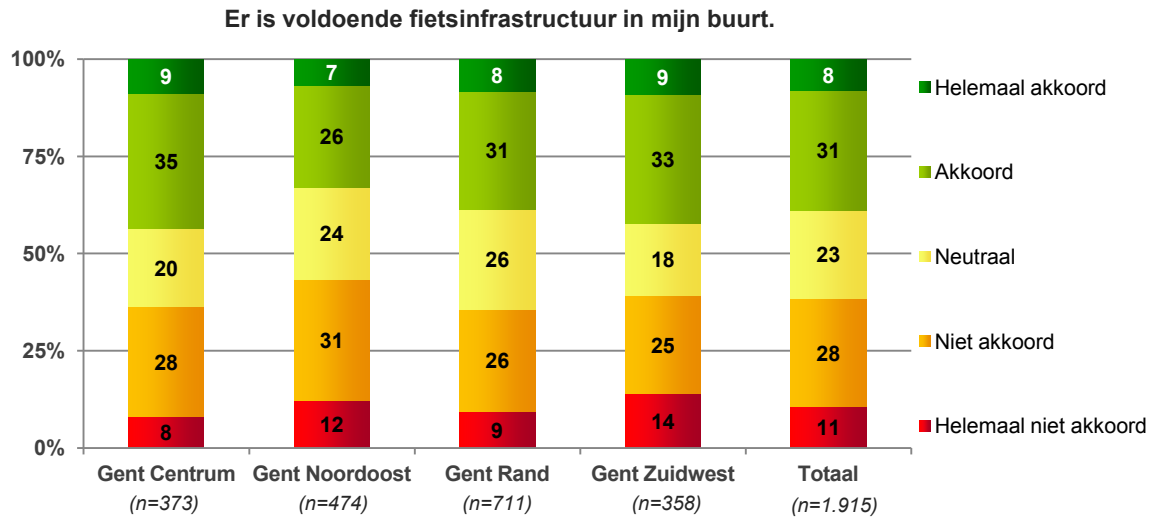
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Ongeacht of de respondenten binnen, rond of buiten de stadsring R40 wonen, men houdt er eenzelfde mening op na inzake fietsstraten en verkeersveiligheid.

STELLING: ER IS VOLDOENDE FIETSINFRASTRUCTUUR⁴² IN MIJN BUURT

Vier op de tien respondenten (39%) zijn van mening dat er voldoende fietsinfrastructuur in hun buurt is; evenzoveel vindt van niet (38%). De overige 23% antwoordt neutraal.

Figuur 33: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (2), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 14 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

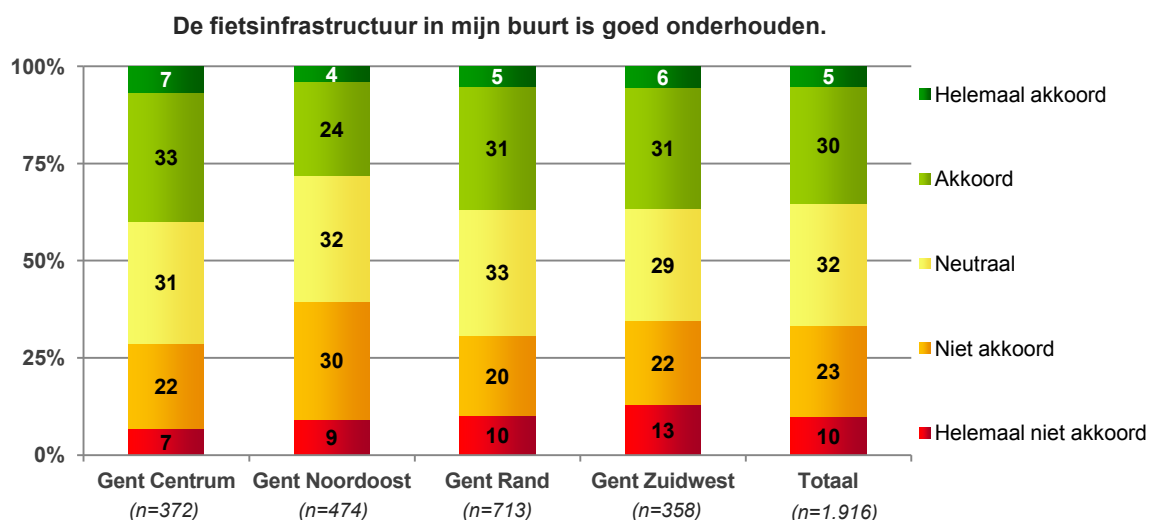
- De verschillen tussen de stadsdelen onderling zijn niet significant.
- 45% van de respondenten die binnen de stadsring R40 wonen, vinden dat er voldoende fietsinfrastructuur is in hun buurt. Dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die rond of buiten de stadsring R40 wonen (36%-37%).

⁴² In de vragenlijst werd 'fietsinfrastructuur' als volgt gedefinieerd: 'Fietsinfrastructuur omvat fietspaden, fietssuggestiestroken, fietsstraten, fietsonderdoorgangen en fietsbruggen.'

STELLING: DE FIETSFRASTRUCTUUR IN MIJN BUURT IS GOED ONDERHOUDEN

De meningen over het goed onderhouden zijn van de fietsinfrastructuur in de buurt zijn verdeeld. 35% vindt dit het geval terwijl 33% aangeeft dat de fietsinfrastructuur slecht onderhouden is. Voorts stelt een grote groep respondenten (32%) zich neutraal op.

Figuur 34: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (3), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 13 'geen antwoord')

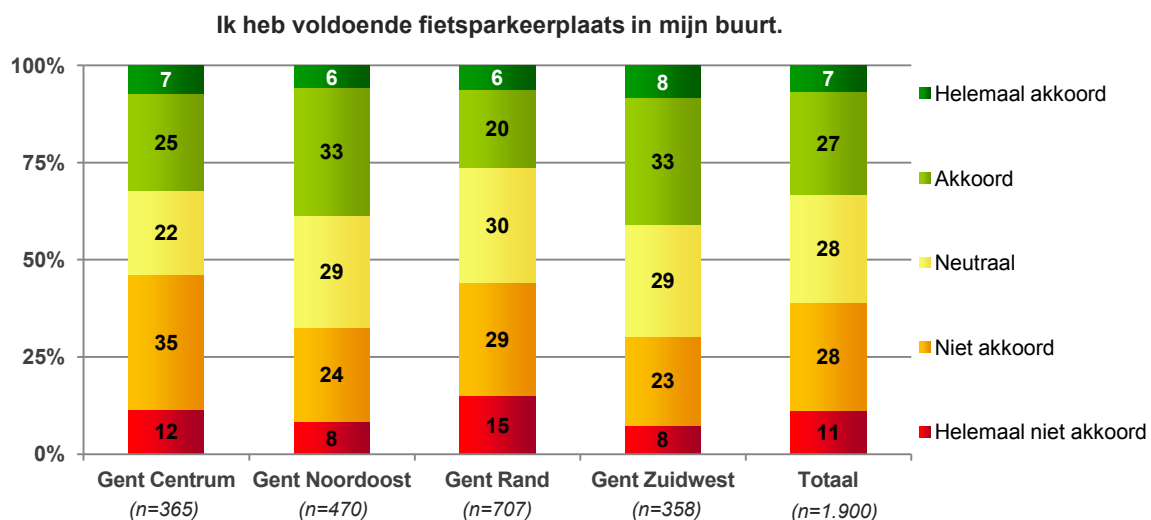
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De inwoners van Gent Centrum en Gent Rand vinden significant meer dan de inwoners van Gent Noordoost dat de fietsinfrastructuur in hun buurt goed is onderhouden (resp. 33% en 31% t.o.v. 24%); omgekeerd gaan de respondenten van Gent Noordoost vaker niet akkoord met deze stelling (i.c. slecht onderhoud van de fietsinfrastructuur) dan de inwoners van de overige stadsdelen (resp. 30% t.o.v. 20%-22%).
- Ook inzake onderhoud van de fietsinfrastructuur in de buurt, zijn respondenten die binnen de stadsring R40 wonen hier meer tevreden over (42%) dan wie rond of buiten de stadsring woont (32%-34%).

STELLING: IK HEB VOLDOENDE FIETSPARKEERPLAATS IN MIJN BUURT

Bijna 4 op de 10 respondenten zijn de mening toegedaan dat er onvoldoende fietsparkeerplaatsen in hun buurt zijn. Voor 34% van de respondenten zijn er voldoende en 28% stelt zich neutraal op.

Figuur 35: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (4), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 29 'geen antwoord')

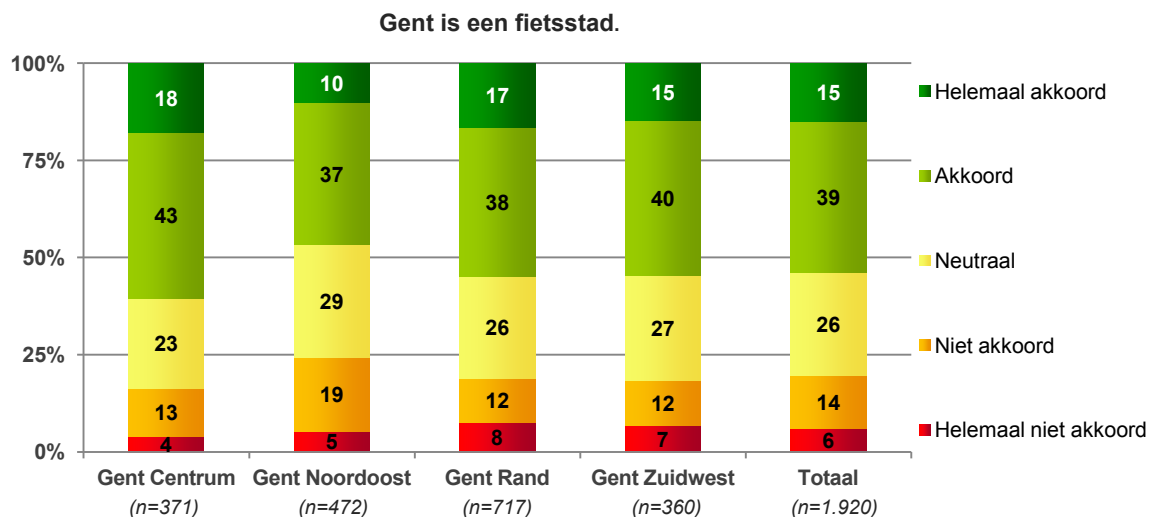
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De ontevredenheid over het aantal fietsparkeerplaatsen is significant groter bij de inwoners van Gent Centrum en Gent Rand en vergeleken met deze van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 47% en 44% t.o.v. 32% en 31%). In Gent Zuidwest en Gent Noordoost daarentegen ligt het aantal respondenten die tevreden zijn (akkoord zijn) over het aantal fietsparkeerplaatsen in de buurt significant hoger dan zij die woonachtig zijn in Gent Rand (resp. telkens 33% t.o.v. 20%).
- Vier op de tien respondenten (39%) die buiten de stadsring R40 wonen, geven aan voldoende fietsparkeerplaats in de buurt te hebben. Dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die binnen of rond de stadsring wonen (28%).
- In 2015 gaven vier op de tien respondenten (41%) aan voldoende fietsparkeerplaats in de buurt te hebben; in het huidige onderzoek ligt dit aandeel significant lager (34%). Bekijken we de staddelen afzonderlijk, blijkt er in Gent Centrum en Gent Rand een achteruitgang inzake tevredenheid over voldoende fietsparkeerplaats in de buurt: in Gent Centrum ging in 2015 nog 42% akkoord ten opzichte van 33% in 2018, in Gent Rand ging in 2015 nog 37% akkoord ten opzichte van 27% in 2018; voor de overige twee stadsdelen kunnen geen significante verschillen tussen beide edities van het Mobiliteitsonderzoek worden vastgesteld.

STELLING: GENT IS EEN FIETSSTAD

Zoals uit figuur 36 blijkt, vindt 54% van de Gentenaren dat Gent een fietsstad is; 20% vindt van niet. Een vierde (26%) gaat noch wel, noch niet akkoord met deze stelling.

Figuur 36: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (5), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 9 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

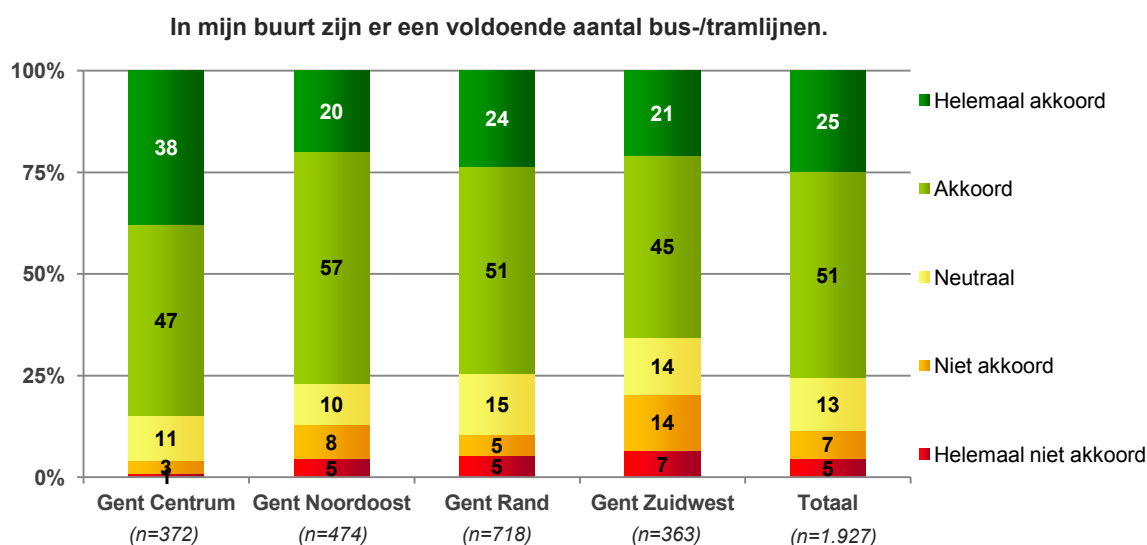
- De inwoners van Gent Centrum en Gent Rand zijn in vergelijking met deze van Gent Noordoost, significant meer van mening dat Gent een fietsstad is (resp. 55%-60% akkoord t.o.v. 47%). Een vierde (24%) van de inwoners van Gent Noordoost gaat niet akkoord met deze stelling, zijnde een significant hoger aandeel dan in Gent Centrum (16%).
- Bijna zes op de tien respondenten (55%-58%) die binnen of rond de stadsring R40 wonen, zijn van mening dat Gent een fietsstad is; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die buiten de stadsring wonen (50%).
- Het aandeel respondenten dat Gent géén fietsstad vindt, is afgenomen in vergelijking met het Mobiliteitsonderzoek in 2015, met name 19% in 2018 ten opzichte van 23% in 2015.

3.3.3.3 MET HET OPENBAAR VERVOER

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

Iets meer dan driekwart van de respondenten (76%) zijn van mening dat er een voldoende aantal tram- en buslijnen zijn in hun buurt. 12% is de tegenovergestelde mening toegedaan en 13% van de respondenten stelt zich neutraal op.

Figuur 37: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (1), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 2 'geen antwoord')

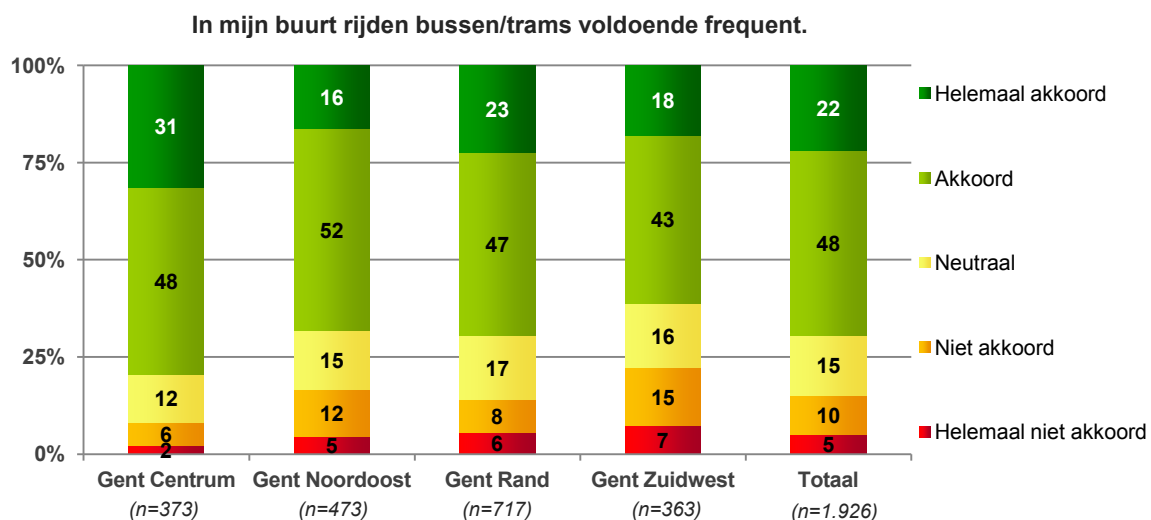
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De ontevredenheid over het aantal tram- en buslijnen is significant groter bij de inwoners van Gent Zuidwest en Gent Noordoost vergeleken met deze van Gent Centrum (resp. 20% en 13% t.o.v. 4%). In Gent Centrum ligt dan weer het aantal respondenten die zeer tevreden zijn over het aantal tram- en buslijnen in de buurt significant hoger dan in de overige stadsdelen (resp. 38% t.o.v. 20%, 24% en 21%). De respondenten in Gent Noordoost zijn significant meer de mening toegedaan dan de respondenten in Gent Centrum en Gent Zuidwest dat er voldoende bus-/tramlijnen zijn in hun buurt (resp. 57% t.o.v. 47% en 45%).
- 17% van de respondenten die buiten de stadsring R40 wonen, vinden dat er niet voldoende bus-/tramlijnen zijn in hun buurt. Dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die rond (10%) of binnen de stadsring (5%) wonen; ook het verschil tussen beide laatstgenoemde is significant.
- Er kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld tussen voorliggend Mobiliteitsonderzoek en het Mobiliteitsonderzoek uit 2015.

STELLING: IN MIJN BUURT RIJDEN BUSSEN/TRAMS VOLDOENDE FREQUENT

Zeven op tien respondenten (70%) bevestigen de stelling dat in hun buurt bussen/trams voldoende frequent rijden. Een op de zeven (15%) vindt niet dat ze voldoende frequent rijden en evenzoveel (15%) neemt een neutrale houding aan.

Figuur 38: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (2), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 3 'geen antwoord')

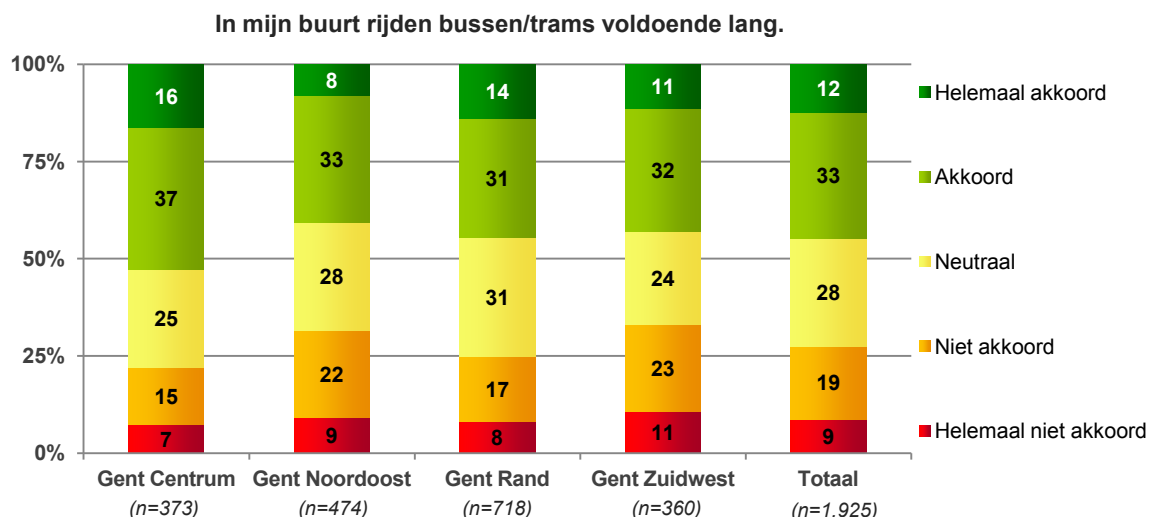
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Respondenten in Gent Centrum stellen vaker dan zij in de overige drie stadsdelen dat bussen/trams in hun buurt voldoende frequent rijden (resp. 79% t.o.v. 61%-70%); ook respondenten in Gent Rand zijn vaker (helemaal) tevreden vergeleken met respondenten in Gent Zuidwest (resp. 70% t.o.v. 61%). Inzake (helemaal) niet akkoord vinden we dezelfde verschillen terug: Gent Centrum kent het laagste aandeel respondenten die (helemaal) niet akkoord gaan met de stelling (8% t.o.v. 14%-22% in de overige drie stadsdelen), en bijkomend ligt ook het aandeel in Gent Rand lager dan dit in Gent Zuidwest (resp. 14% t.o.v. 22%).
- 15% tot 19% van wie rond of buiten de stadsring woont, is van mening dat de bussen/trams niet voldoende frequent rijden, zijnde een significant hoger aandeel dan bij respondenten die binnen de stadsring wonen (8%).
- Er kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld tussen voorliggend Mobiliteitsonderzoek en het Mobiliteitsonderzoek uit 2015.

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

45% van de respondenten vindt dat de bussen/trams in hun buurt voldoende lang rijden. Bijna drie op de tien respondenten (28%) gaat niet akkoord met deze stelling en evenzoveel (28%) stelt zich neutraal op.

Figuur 39: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (3), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 4 'geen antwoord')

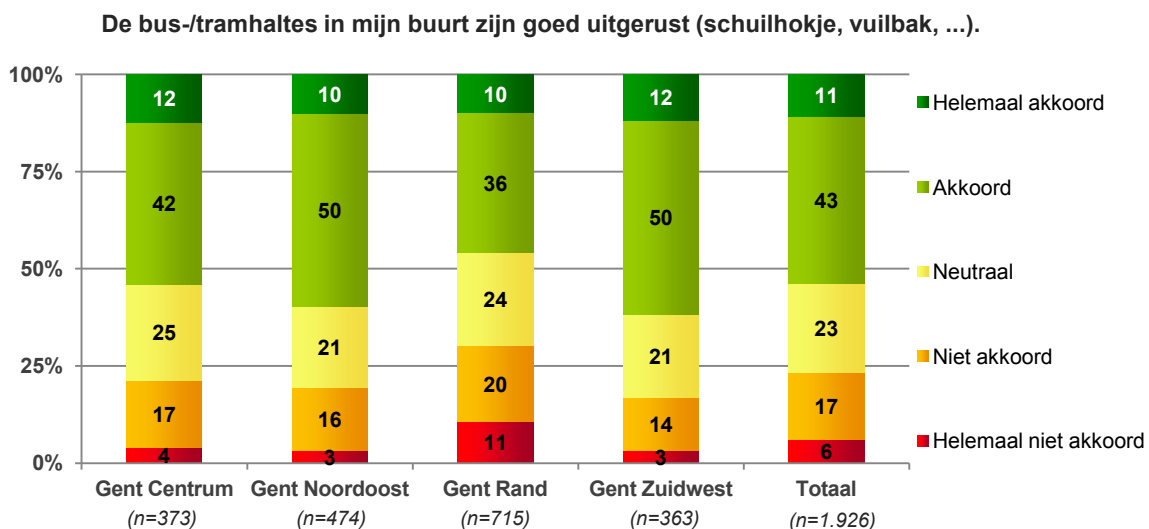
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De bevrageden in Gent Centrum gaan significant vaker (helemaal) akkoord met de geponeerde stelling dan de respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 53% t.o.v. 41%-43%). Omgekeerd ligt ook het aandeel (zeer) ontevreden respondenten hoger in Gent Noordoost en Gent Zuidwest in vergelijking met Gent Centrum (resp. 32%-33% t.o.v. 22%); bovendien ligt het aandeel (zeer) ontevreden respondenten in Gent Zuidwest (33%) hoger dan in Gent Rand (25%).
- Een derde van de respondenten (32%) die buiten de stadsring R40 wonen, zijn ontevreden over de tijdstippen (vroeg-laag) waartussen de bussen/trams rijden. Bij de respondenten die binnen of rond de ring wonen, is 22% tot 25% hier ontevreden over.
- De tevredenheid inzake het voldoende lang (vroeg/laag) rijden van bussen en trams is afgenomen in vergelijking met drie jaar geleden (i.c. Mobiliteitsonderzoek 2015): in 2018 gaat 44% (helemaal) akkoord met de stelling, terwijl dit in 2015 nog 54% was.

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

55% van de respondenten vindt dat de bus- en tramhaltes in de buurt over het algemeen goed uitgerust zijn (met een schuilhokje, een vuilbak, enz.); 23% van de respondenten vindt van niet. Evenzoveel (22%) stelt zich neutraal op.

Figuur 40: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (4), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 3 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

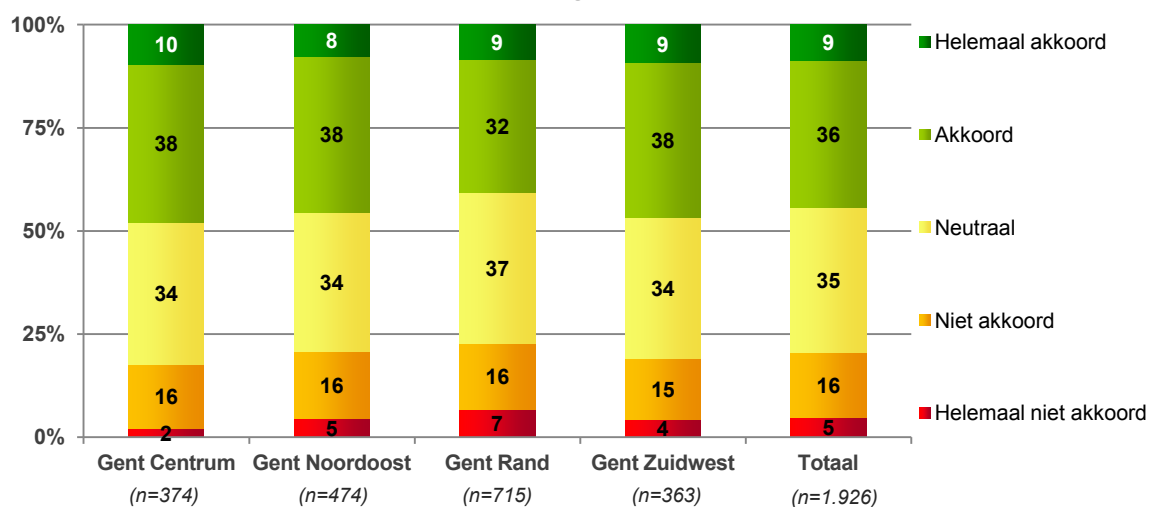
- Gent Noordoost en Gent Zuidwest kennen een hoger aandeel respondenten die vinden dat de bus-/tramhaltes in hun buurt goed uitgerust zijn vergeleken met Gent Rand (resp. 60%-62% t.o.v. 46%). In Gent Rand noteren we tevens het hoogste aandeel respondenten dat (helemaal) niet akkoord gaat met de stelling: 30% stelt dat de bus-/tramhaltes in de buurt niet goed uitgerust zijn, terwijl dit in de overige drie stadsdelen 17% tot 21% is.
- Wie buiten de stadsring woont, is meer tevreden over de uitrusting van de bus-/tramhaltes in de buurt dan wie binnen of rond de stadsring woont (resp. 60% t.o.v. 49%).
- Er kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld tussen voorliggend Mobiliteitsonderzoek en het Mobiliteitsonderzoek uit 2015.

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

45% 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 (21%) vindt echter dat dit voor verbetering vatbaar is en drie op de tien respondenten (32%) nemen een neutrale houding aan.

Figuur 41: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (5), naar stadsdeel

De bus-/tramhaltes in mijn buurt zijn voldoende toegankelijk voor iedereen (voor rolstoel, kinderwagen, ...).



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 3 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Respondenten die binnen, rond of buiten de stadsring wonen, zijn in gelijke mate (on)tevreden over de toegankelijkheid van de bus-/tramhaltes in hun buurt.
- Er kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld tussen voorliggend Mobiliteitsonderzoek en het Mobiliteitsonderzoek uit 2015.

3.3.3.4 MET DE TAXI

FREQUENTIE GEBRUIK MAKEN VAN DE TAXI IN GENT

Bijna 7 op de 10 respondenten (69%) maakt in Gent géén gebruik van de taxi. Een op de tien respondenten (11%) gebruiken de taxi minder dan jaarlijks en een vijfde (18%) maakt een of meerdere keren per jaar gebruik van een taxi. 2% van de respondenten maakt minstens maandelijks gebruik van een taxi in Gent.

Tabel 69: Frequentie gebruik maken van de taxi in Gent, naar stadsdeel

	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Ja, 1 of meerdere keren per maand	15	3,7	7	1,4	22	3,0	2	0,6	47	2,3
Ja, 1 of meerdere keren per jaar	77	19,8	68	13,2	162	21,4	53	13,4	360	17,5
Ja, minder dan 1x/jaar	61	15,7	57	11,1	78	10,3	38	9,6	234	11,4
Neen	237	60,8	384	74,3	493	64,3	301	76,4	1.414	68,8
Totaal	390	100,0	516	100,0	755	100,0	394	100,0	2.054	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	1	0,2	12	1,5	1	0,1	13	0,6

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 13 'geen antwoord')

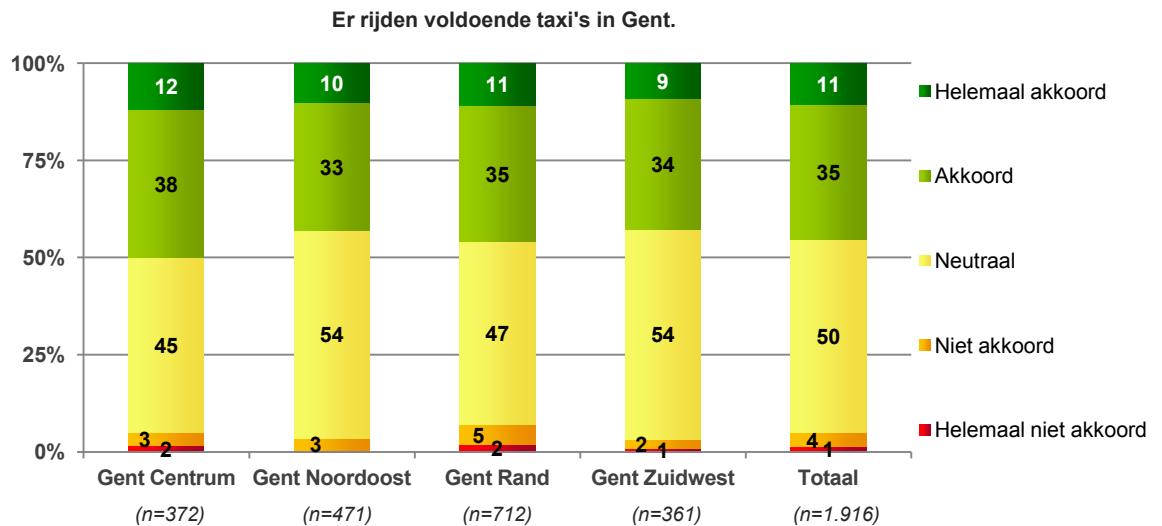
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Respondenten woonachtig in Gent Noordoost en Gent Zuidwest geven significant vaker aan dan respondenten uit Gent Centrum of Gent Rand, dat ze geen gebruik maken van de taxi in Gent (resp. 74%-76% t.o.v. 61%-65%). Omgekeerd nemen de respondenten in laatstgenoemde stadsdelen significant frequenter (1 of meerdere keren per jaar) de taxi dan zij in Gent Noordoost (resp. 19%-21% t.o.v. 13%).
- Driekwart van de respondenten (75%) die buiten de stadsring wonen, maakt geen gebruik van de taxi in Gent; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die binnen of rond de stadsring wonen (63%-65%).
- In vergelijking met het Mobiliteitsonderzoek in 2015 maken minder respondenten gebruik van de taxi in Gent, met name 69% nooit ten opzichte van 62% in 2015.

STELLING: ER RIJDEN VOLDOENDE TAXI'S IN GENT

46% van de respondenten vindt dat er voldoende taxi's in Gent rijden; 5% gaat hier (helemaal) niet mee akkoord. De helft van de ondervraagden (50%) stelt zich neutraal op.

Figuur 42: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de taxi, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 14 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

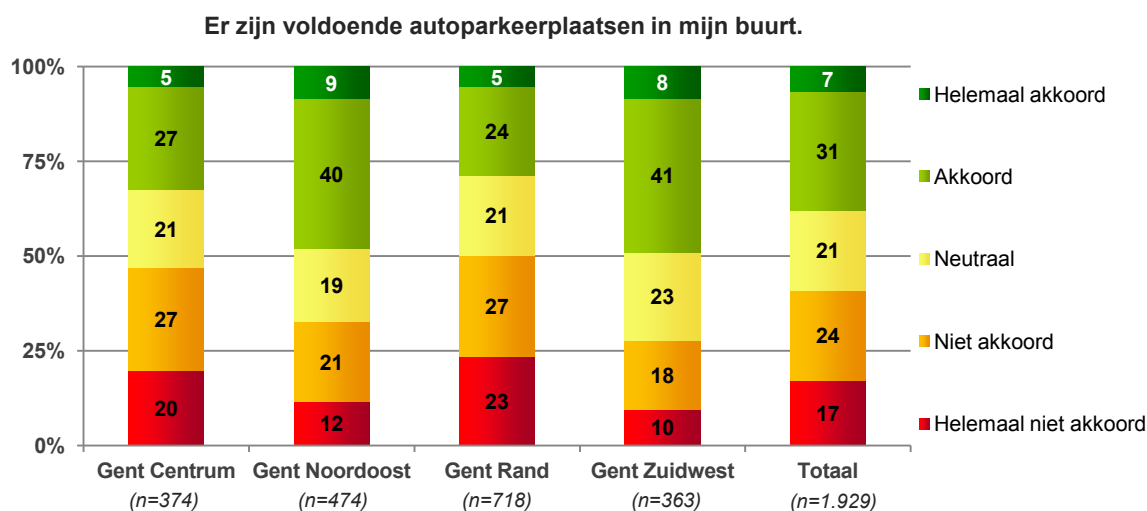
- Er worden geen significante verschillen tussen de stadsdelen vastgesteld.
- 7% van de respondenten die rond de stadsring wonen, zijn ontevreden over de hoeveelheid taxi's in hun buurt; bij respondenten die buiten de stadsring wonen is slechts 3% hier ontevreden over.
- Er kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld tussen voorliggend Mobiliteitsonderzoek en het Mobiliteitsonderzoek uit 2015.

3.3.3.5 MET DE WAGEN

STELLING: ER ZIJN VOLDOENDE AUTOPARKEERPLAATSEN IN MIJN BUURT

38% van de respondenten is van mening dat er voldoende parkeerplaatsen voor auto's in de buurt zijn. Er zijn iets meer respondenten die hier niet mee akkoord gaan (41%). 21% van de respondenten neemt een neutrale houding aan.

Figuur 43: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 1 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er zijn proportioneel significant meer inwoners van Gent Zuidwest en Gent Noordoost – ten opzichte van de inwoners van Gent Centrum en Gent Rand – die vinden dat er voldoende autoparkeerplaatsen zijn in hun buurt (resp. 40% en 41% akkoord t.o.v. 27% en 24%). Omgekeerd vinden we in deze laatste stadsdelen (Gent Centrum en Gent Rand) een hoger aandeel respondenten – vergeleken met Gent Zuidwest en Gent Noordoost – die vinden dat er helemaal niet voldoende autoparkeerplaatsen zijn in hun buurt (resp. 20% en 23% t.o.v. 12% en 10%).
- Volgens de helft van de respondenten die buiten de stadsring wonen, zijn er voldoende autoparkeerplaatsen in de buurt; bij respondenten die binnen of rond de stadsring wonen, ligt dit aandeel significant lager (29%-31%).
- Respondenten die één of twee wagens hebben in het gezin, gaan vaker (helemaal) niet akkoord met deze stelling (i.c. vinden niet dat er voldoende parkeerplaatsen zijn) vergeleken met respondenten die geen wagen hebben (resp. 43%-47% t.o.v. 31%); deze laatste stellen zich eerder neutraal op (resp. 32% t.o.v. 37%-39% indien 1 of 2 wagens).
- Respondenten die thuis minstens een wagen op straat parkeren, gaan significant vaker (helemaal) niet akkoord met de stelling dat er voldoende autoparkeerplaatsen zijn in hun buurt, vergeleken met zij die hun wagen(s) in een privé of publieke garage, of op privaat terrein parkeren (resp. 52% t.o.v. 35%). Van deze laatstgenoemde vindt 45% dat er voldoende autoparkeerplaatsen zijn in de buurt, terwijl dit bij zij die op straat parkeren 33% is.

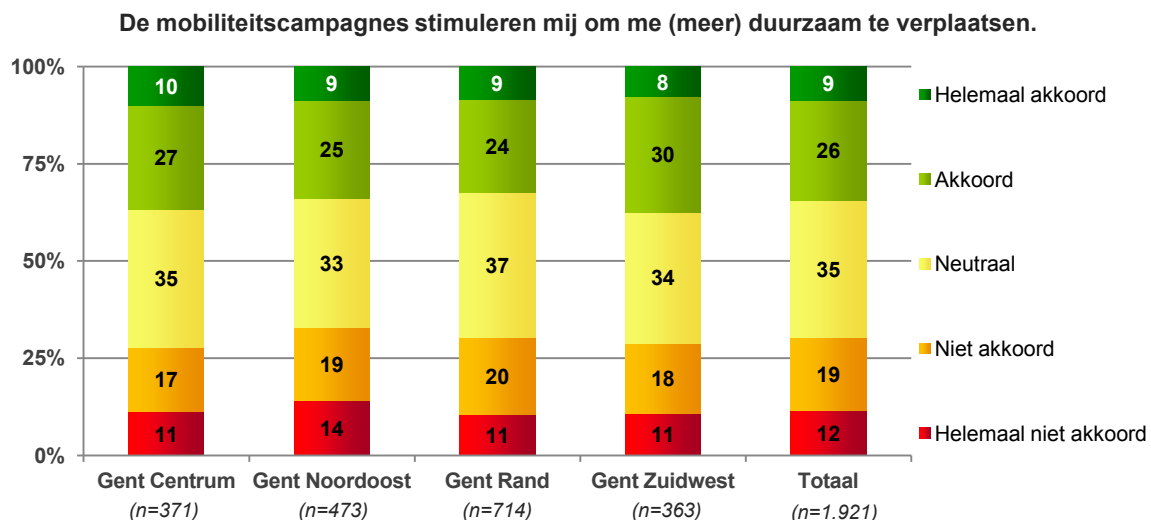
- Er kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld tussen voorliggend Mobiliteitsonderzoek en het Mobiliteitsonderzoek uit 2015. Indien we inzoomen op het niveau van de stadsdelen, kan enkel voor Gent Zuidwest een significant verschil worden vastgesteld tussen beide edities van het Mobiliteitsonderzoek: in 2015 ging nog 59% (helemaal) akkoord met de stelling dat er voldoende autoparkeerplaatsen zijn in de buurt, terwijl dit in 2018 gedaald is tot 50%; bijkomend zien we in 2018 een hoger aandeel respondenten dat zich neutraal opstelt (resp. 22% t.o.v. 16% in 2015).

3.3.3.6 COMMUNICATIE

STELLING: DE MOBILITEITSCAMPAGNES STIMULEREN MIJ OM ME (MEER) DUURZAAM TE VERPLAATSEN

35% van de respondenten vindt dat de mobiliteitscampagnes hen stimuleren om zich (meer) duurzaam te verplaatsen; bijna evenzoveel (31%) vindt van niet. Nogmaals 35% neemt hier een neutrale houding aan.

Figuur 44: Mobiliteitsbeleving in de buurt – communicatie, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.928; 6 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

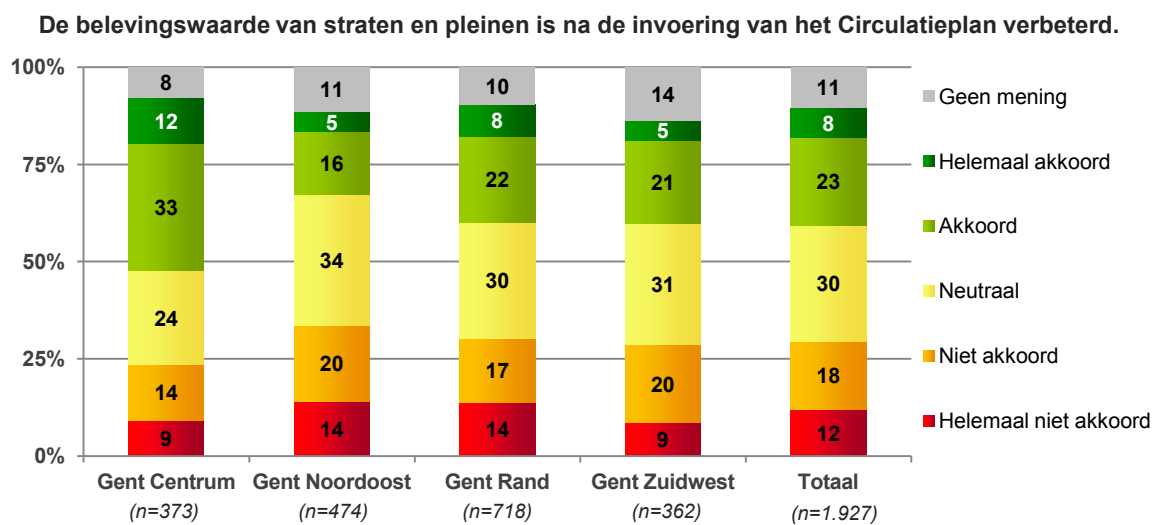
- De verschillen die we kunnen vaststellen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Respondenten die binnen, rond of buiten de stadsring wonen, vinden in gelijke mate dat de mobiliteitscampagnes hen (al dan niet) stimuleren om zich (meer) duurzaam te verplaatsen.
- Er kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld tussen voorliggend Mobiliteitsonderzoek en het Mobiliteitsonderzoek uit 2015.

3.3.4 Verkeersleefbaarheid in de buurt

3.3.4.1 STELLING: DE BELEVINGSWAARDE VAN STRATEN EN PLEINEN IS NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VERBETERD

31% van de respondenten vindt dat de belevingswaarde van straten en pleinen in de buurt na de invoering van het Circulatieplan verbeterd is. Evenzoveel gaat hier niet mee akkoord (30%) en nog eens 30% van de respondenten neemt hier een neutrale houding aan. 11% van de Gentenaren heeft hierover geen mening.

Figuur 45: Verkeersleefbaarheid in de buurt (1), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 2 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er zijn significant meer inwoners van Gent Centrum die deze stelling onderschrijven in vergelijking met deze van Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest (resp. 45% t.o.v. 21%, 30% en 26%).
- 48% van de respondenten die binnen de stadsring R40 wonen, zijn van mening dat de belevingswaarde van straten en pleinen na de invoering van het Circulatieplan verbeterd is. Bij de respondenten die rond of buiten de stadsring wonen, ligt dit significant lager (27%-30%).
- Er zijn geen significante verschillen tussen de verscheidene sectoren in de binnenstad (zie tabel 70).

Tabel 70: Verkeersleefbaarheid in de buurt (1), naar sector binnenstad

	Brugse Poort		Centrum		Coupure		Krook		Portus Ganda		Rabot		Tolhuis	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
(helemaal) akkoord	35	37,6	7	62,5	54	45,5	31	44,7	43	50,7	19	36,6	48	46,6
Neutraal	26	28,3	1	10,0	27	22,8	15	21,9	17	19,8	10	19,3	21	20,8
(helemaal) Niet akkoord	28	30,3	3	27,5	27	23,0	16	22,6	16	18,5	21	41,4	31	30,5
Geen mening	3	3,8	0	0,0	10	8,7	8	10,8	9	11,0	1	2,7	2	2,1
Totaal	93	100,0	11	100,0	118	100,0	70	100,0	85	100,0	51	100,0	102	100,0
Geen antwoord	0	0,0	0	0,0	1	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

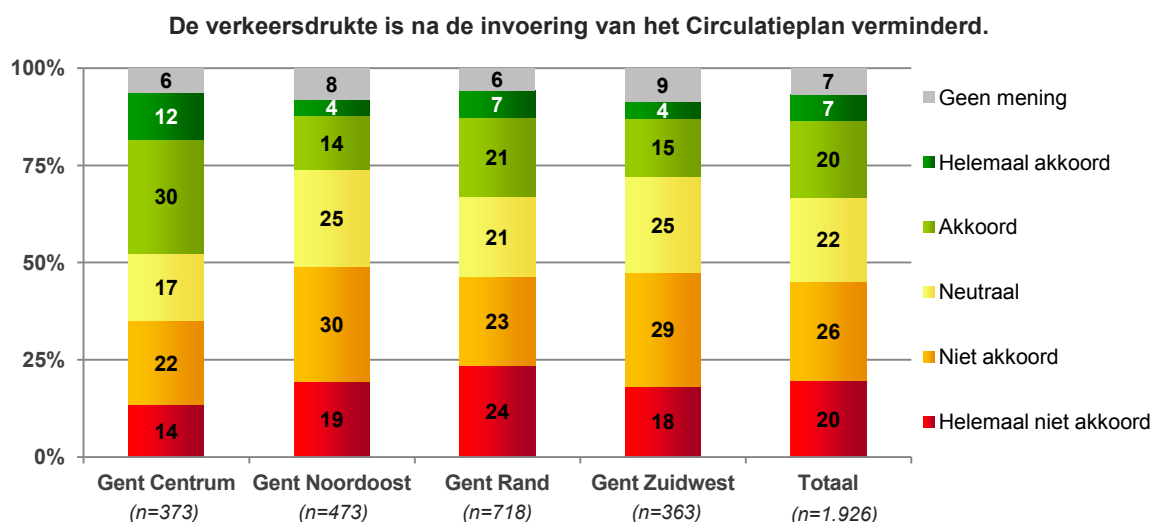
Basis = alle respondenten die in de binnenstad wonen (n = 530; 1 'geen antwoord')

- Er zijn geen significante verschillen naar het geslacht van de respondent.
- Er is geen samenhang met de leeftijd van de respondent.
- Belgen en niet-Belgen vinden vaker dan nieuwe Belgen dat de belevingswaarde van straten en pleinen verbeterd is na de invoering van het Circulatieplan (resp. 34%-40% t.o.v. 22%). Bij de nieuwe Belgen gaat 46% niet akkoord met bovenstaande stelling, terwijl dit bij Belgen en niet-Belgen respectievelijk 33% en 20% is; ook tussen beide laatstgenoemde is het verschil significant.

3.3.4.2 STELLING: DE VERKEERSDRUKTE IS NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VERMINDERD

Iets meer dan een kwart van de respondenten (27%) bevestigt dat na de invoering van het Circulatieplan, hun inziens de verkeersdruk in de buurt is verminderd. Voor 46% van de Gentenaren is dit niet het geval. 22% van de respondenten geeft een neutraal antwoord en 7% heeft geen mening.

Figuur 46: Verkeersleefbaarheid in de buurt (2), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 3 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- 42% van de respondenten in Gent Centrum vindt dat de verkeersdrukke is afgenomen na invoering van het Circulatieplan. Dit is een significant hoger aandeel dan in Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest (resp. 18%, 28% en 19%). Dat de verkeersdrukke niet is verminderd wordt door significant meer respondenten van Gent Rand gesteld tegenover zij van Gent Centrum (resp. 24% t.o.v. 14%).
- Vier op de tien respondenten die binnen de stadsring R40 wonen, geven aan dat de verkeersdrukke verminderd is na de invoering van het Circulatieplan. Bij respondenten die rond of buiten de stadsring R40 wonen, ligt dit aandeel significant lager (20%-25%).
- Er zijn geen significante verschillen tussen de verscheidene sectoren in de binnenstad (zie tabel 71).

Tabel 71: Verkeersleefbaarheid in de buurt (2), naar sector binnenstad

	Brugse Poort		Centrum		Coupure		Krook		Portus Ganda		Rabot		Tolhuis	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
(helemaal) akkoord	35	38,1	9	83,0	50	42,7	28	40,9	37	43,8	16	32,0	42	41,6
Neutraal	14	14,7	0	0,0	17	14,5	9	13,2	14	16,0	8	14,9	13	12,9
(helemaal) Niet akkoord	40	43,5	2	17,0	45	38,2	29	40,9	25	28,7	27	53,1	41	40,2
Geen mening	3	3,8	0	0,0	5	4,5	3	5,0	10	11,5	0	0,0	5	5,3
Totaal	93	100,0	11	100,0	118	100,0	70	100,0	85	100,0	51	100,0	102	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	1	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

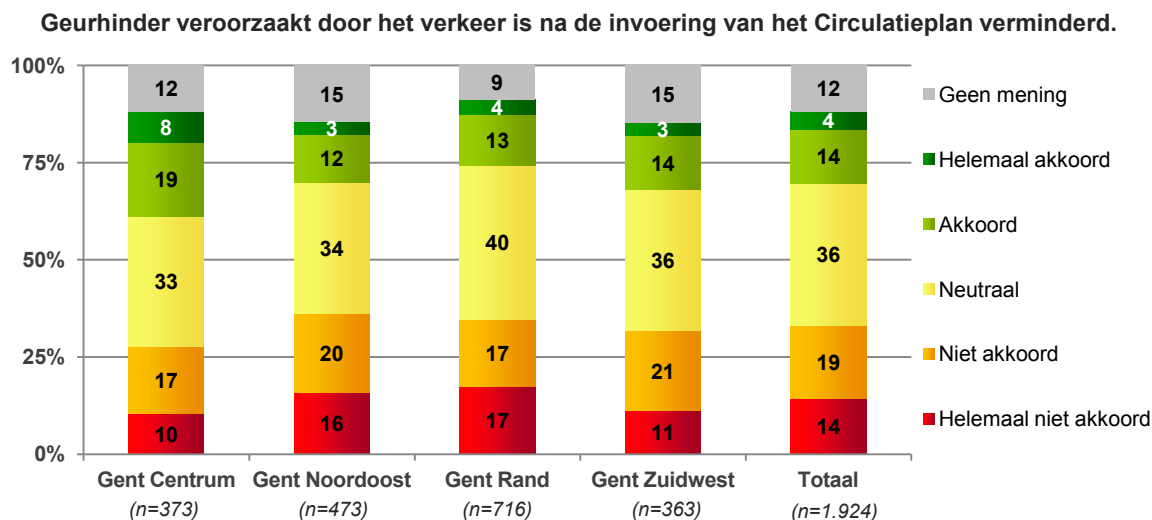
Basis = alle respondenten die in de binnenstad wonen (n = 530; 1 'geen antwoord')

- Er zijn geen significante verschillen naar het geslacht van de respondent.
- Hoe ouder de respondent, hoe meer hij/zij vindt dat de verkeersdrukke na de invoering van het Circulatieplan is verminderd (0,652).
- Ongeveer drie op de tien Belgen en niet-Belgen vinden dat de verkeersdrukke na de invoering van het Circulatieplan verminderd is; bij de nieuwe Belgen is slechts 19% deze mening toegedaan.

3.3.4.3 **STELLING: GEURHINDER VEROOorzaakt DOOR HET VERKEER IS NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VERMINDERD**

Volgens één op drie respondenten (33%) is de geurhinder in de buurt, veroorzaakt door het verkeer na invoering van het Circulatieplan, niet verminderd. 18% is de mening toegedaan dat de geurhinder wel is verminderd. Opvallend is dat een groot aandeel respondenten hier een neutrale houding aanneemt (36%) en 12% heeft hierover geen mening.

Figuur 47: Verkeersleefbaarheid in de buurt (3), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 5 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Een vierde (27%) van de respondenten in Gent Centrum is (helemaal) van mening dat de geurhinder veroorzaakt door het verkeer na de invoering van het Circulatieplan verminderd is; in de overige stadsdelen ligt dit aandeel significant lager (16%-17%). In Gent Noordoost en Gent Zuidwest noteren we voorts een hoger aandeel respondenten dat hierover geen mening heeft (15%) in vergelijking met Gent Rand (9%).
- Bijna drie op de tien respondenten die binnen de stadsring R40 wonen, ervaren minder geurhinder van het verkeer sinds de invoering van het Circulatieplan; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die rond of buiten de stadsring wonen (17%-19%).
- Er zijn geen significante verschillen tussen de verscheidene sectoren in de binnenstad (zie tabel 72).

Tabel 72: Verkeersleefbaarheid in de buurt (3), naar sector binnenstad

	Brugse Poort		Centrum		Coupure		Krook		Portus Ganda		Rabot		Tolhuis	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
(helemaal) akkoord	26	27,8	6	60,4	30	25,1	22	31,5	24	28,1	10	20,3	20	19,5
Neutraal	28	30,1	1	10,6	39	33,3	21	30,3	25	29,7	17	33,6	38	37,5
(helemaal) Niet akkoord	34	36,6	2	23,3	34	29,3	18	26,5	28	32,6	22	43,4	37	36,7
Geen mening	5	5,5	1	5,7	14	12,3	8	11,7	8	9,7	1	2,7	6	6,4
Totaal	93	100,0	11	100,0	118	100,0	70	100,0	85	100,0	51	100,0	102	100,0
Geen antwoord	0	0,0	0	0,0	1	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

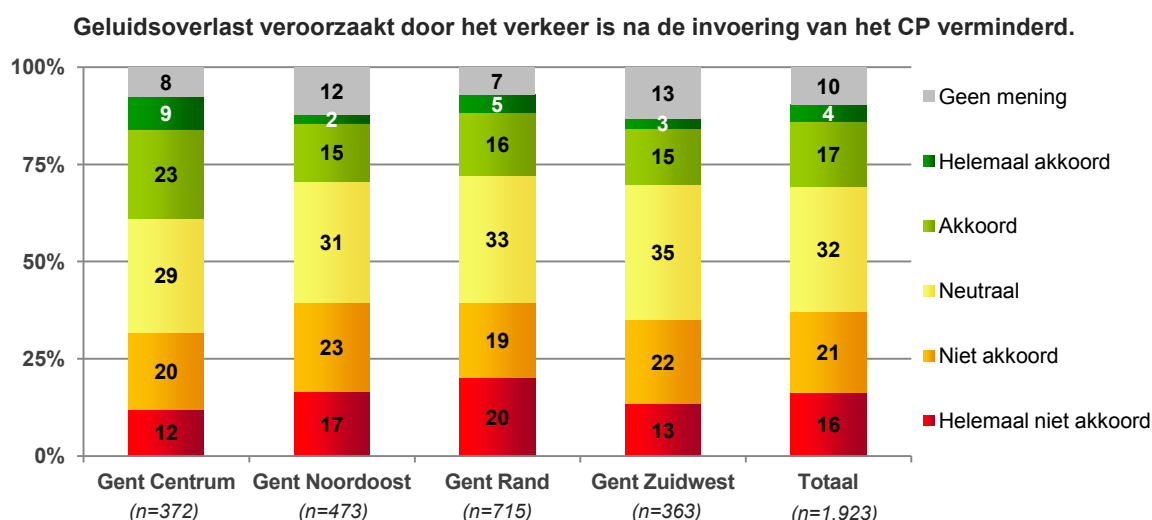
Basis = alle respondenten die in de binnenstad wonen (n = 530; 1 'geen antwoord')

- Er zijn geen significante verschillen naar het geslacht van de respondent.
- Hoe ouder de respondent, hoe meer hij/zij vindt dat de geurhinder door verkeer na de invoering van het Circulatieplan is verminderd (0,624).
- 22% tot 27% van de Belgen en niet-Belgen zijn van mening dat de geurhinder veroorzaakt door het verkeer is verminderd na de invoering van het Circulatieplan; dit zijn significant hogere aandelen dan bij de nieuwe Belgen (12%).

3.3.4.4 STELLING: GELUIDSOVERLAST VEROORZAAKT DOOR HET VERKEER IS NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VERMINDERD

Het merendeel van de respondenten (37%) vindt dat de geluidsoverlast in de buurt, veroorzaakt door het verkeer na invoering van het Circulatieplan, niet verminderd is. Voor 21% is dit wel het geval en 32% van de respondenten geeft een neutraal antwoord. Nog eens 10% heeft ter zake geen mening.

Figuur 48: Verkeersleefbaarheid in de buurt (4), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 6 'geen antwoord')

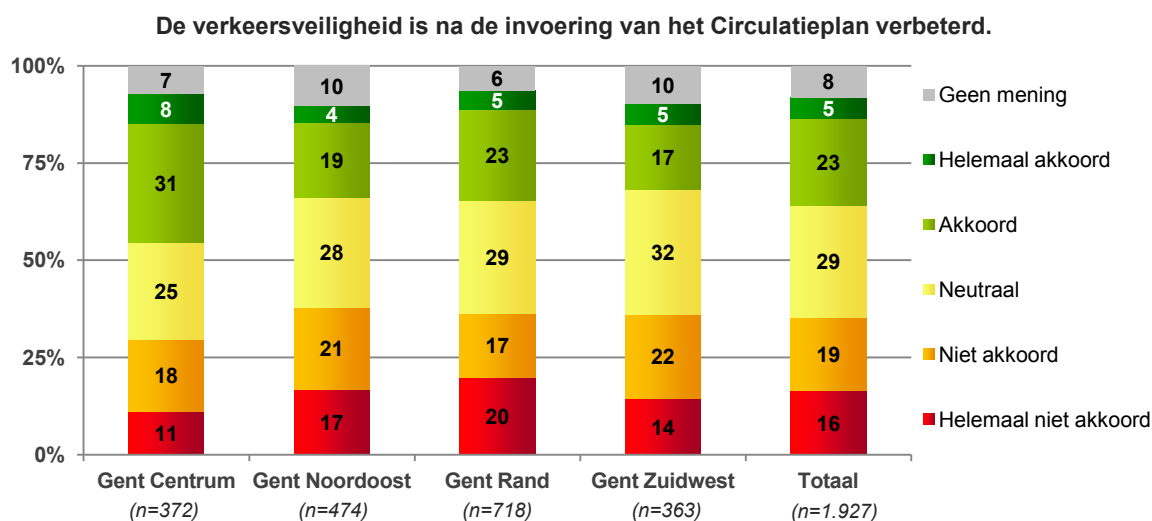
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De respondenten in Gent Rand vinden significant meer dan de respondenten in Gent Centrum en Gent Zuidwest dat de geluidsoverlast helemaal niet is verminderd ingevolge het Circulatieplan (resp. 20% t.o.v. 12% en 13%). 31% van de respondenten in Gent Centrum gaat akkoord met de stelling; dit is een significant hoger aandeel dan in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 17% en 18%). In Gent Noordoost en Gent Zuidwest heeft respectievelijk 12% en 13% van de respondenten geen mening; deze aandelen zijn significant hoger dan in Gent Rand (7%).
- Een derde van de respondenten (33%) die binnen de stadsring R40 wonen, ervaren minder geluidsoverlast van verkeer sinds de invoering van het Circulatieplan. Bij respondenten die rond of buiten de stadsring wonen, ervaart een vijfde (19%-20%) minder geluidsoverlast van verkeer.
- Er zijn geen significante verschillen tussen de verscheidene sectoren in de binnenstad.
- Er zijn geen significante verschillen naar het geslacht van de respondent.
- Hoe ouder de respondent, hoe meer hij/zij vindt dat de geluidsoverlast door verkeer na de invoering van het Circulatieplan is verminderd (0,635).
- Belgen en nieuwe Belgen vinden minder dat de geluidsoverlast door het verkeer na de invoering van het Circulatieplan is gedaald: 42% tot 48% gaat hier niet mee akkoord; bij de niet-Belgen gaat een lager aandeel niet akkoord (30%).

3.3.4.5 STELLING: DE VERKEERSVEILIGHEID IS NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VERBETERD

Proportioneel gaan meer Gentenaren (helemaal) niet akkoord met deze stelling dan wel: respectievelijk 35% tegenover 28%. Daarnaast neemt 29% hierin een neutrale houding aan en 8% heeft er geen mening over.

Figuur 49: Verkeersleefbaarheid in de buurt (5), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 2 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De respondenten in Gent Centrum vinden significant meer dan de respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest dat de verkeersveiligheid is verbeterd na de invoering van het Circulatieplan (resp. 31% t.o.v. 19% en 17%). 20% van de respondenten van Gent Rand vindt dat de verkeersveiligheid helemaal niet is verbeterd; dit is een significant hoger aandeel dan in Gent Centrum (11%).
- Vier op de tien respondenten die binnen de stadsring wonen, vinden de verkeersveiligheid na de invoering van het Circulatieplan verbeterd; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die rond of buiten de stadsring wonen (25%-29%).
- Er zijn geen significante verschillen tussen de verscheidene sectoren in de binnenstad (zie tabel 73).

Tabel 73: Verkeersleefbaarheid in de buurt (5), naar sector binnenstad

	Brugse Poort		Centrum		Coupure		Krook		Portus Ganda		Rabot		Tolhuis	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
(helemaal) akkoord	36	38,9	5	48,1	45	38,4	28	40,6	32	37,9	15	29,7	32	31,3
Neutraal	19	20,5	2	19,6	28	23,7	15	21,5	17	19,4	15	28,4	27	26,9
(helemaal) Niet akkoord	38	40,6	3	32,3	32	27,4	22	32,0	25	29,8	22	41,9	39	38,3
Geen mening	0	0,0	0	0,0	12	10,6	4	5,9	11	12,9	0	0,0	4	3,4
Totaal	93	100,0	11	100,0	118	100,0	70	100,0	85	100,0	51	100,0	102	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>0,5</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>

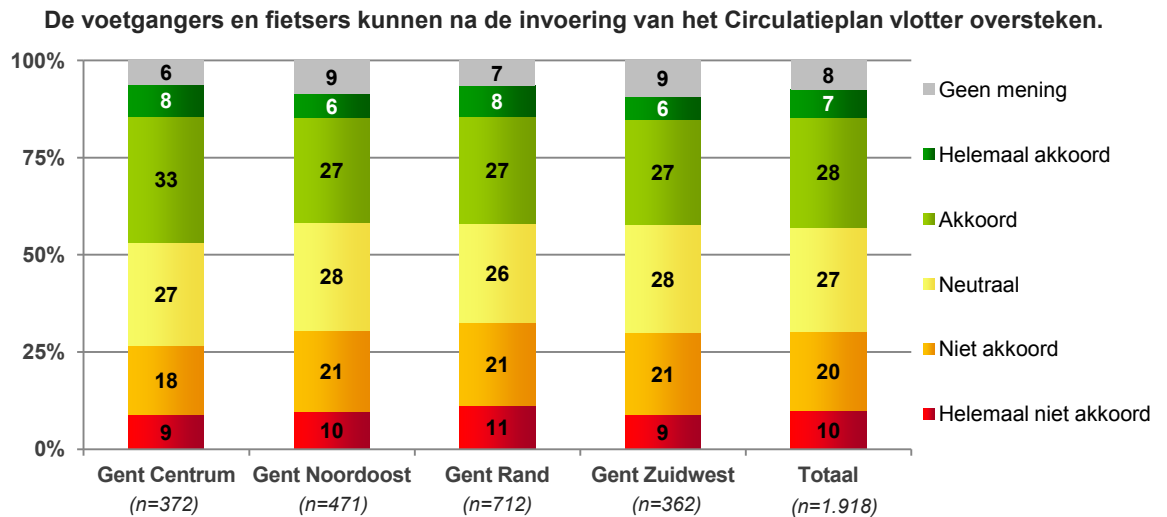
Basis = alle respondenten die in de binnenstad wonen (n = 530; 1 'geen antwoord')

- Er zijn geen significante verschillen naar het geslacht van de respondent.
- Hoe ouder de respondent, hoe meer hij/zij vindt dat de verkeersveiligheid na de invoering van het Circulatieplan is verbeterd (0,678).
- 31% tot 38% van de Belgen en niet-Belgen geven aan dat de verkeersveiligheid na de invoering van het Circulatieplan is verbeterd; bij de nieuwe Belgen ligt dit aandeel significant lager (20%).

3.3.4.6 **STELLING: VOETGANGERS EN FIETSERS KUNNEN NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VLOTTER OVERSTEKEN**

Iets meer dan 1 op de 3 respondenten (35%) vindt dat de voetgangers en fietsers in de buurt na de invoering van het Circulatieplan vlotter kunnen oversteken. 30% gaat hier (helemaal) niet mee akkoord en 27% stelt zich neutraal op. 8% van de Gentenaren heeft ter zake geen mening.

Figuur 50: Verkeersleefbaarheid in de buurt (6), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 11 'geen antwoord')

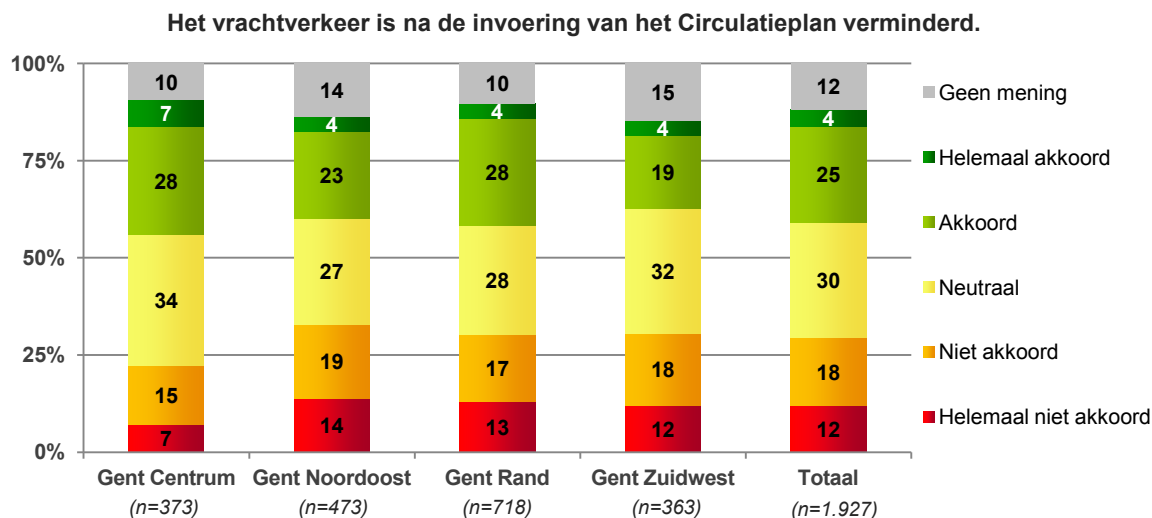
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Respondenten die binnen, rond of buiten de stadsring wonen, vinden in gelijke mate dat voetgangers en fietsers na de invoering van het Circulatieplan vlotter kunnen oversteken.
- Er zijn geen significante verschillen tussen de verscheidene sectoren in de binnenstad.
- Er zijn geen significante verschillen naar het geslacht van de respondent.
- Hoe ouder de respondent, hoe meer hij/zij vindt dat voetgangers en fietsers na de invoering van het Circulatieplan vlotter kunnen oversteken (0,568).
- Er zijn geen significante verschillen naar de herkomst van de respondent.

3.3.4.7 **STELLING: HET VRACHTVERKEER IS NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VERMINDERD**

Er zijn proportioneel bijna evenzoveel respondenten die vinden dat het vrachtverkeer in de buurt is verminderd ingevolge de invoering van het Circulatieplan tegenover zij die dat niet vinden: respectievelijk 29% tegenover 30%. Nog eens 30% antwoordt neutraal en 12% stelt geen mening te hebben.

Figuur 51: Verkeersleefbaarheid in de buurt (7), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 2 'geen antwoord')

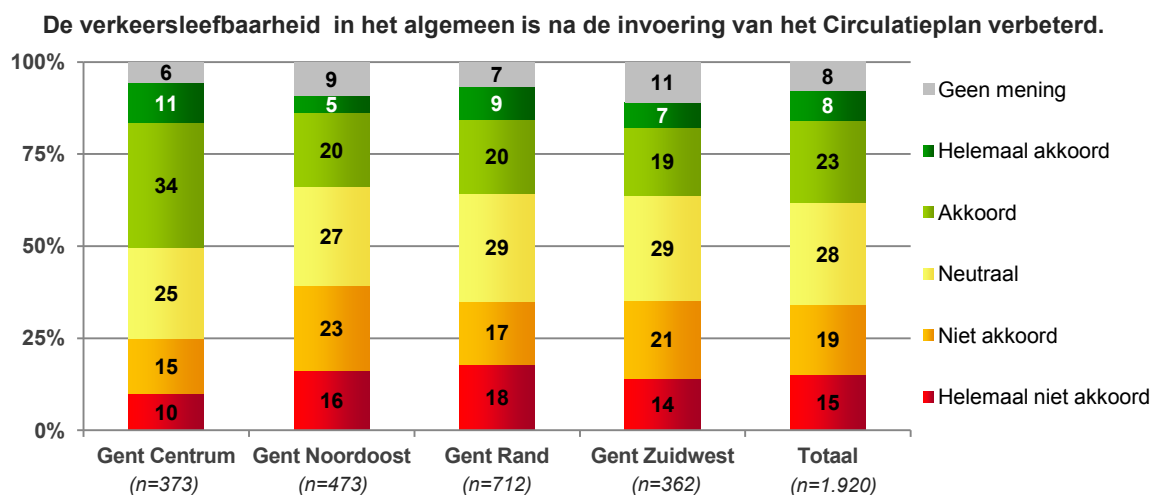
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De respondenten in Gent Centrum en Gent Rand vinden significant meer dan de respondenten in Gent Zuidwest dat het vrachtverkeer is verminderd na de invoering van het Circulatieplan (resp. 30% en 28% t.o.v. 19%). Verder noteren we in Gent Noordoost en Gent Rand in vergelijking met Gent Centrum een significant hoger aandeel respondenten die vinden dat er geen vermindering is van het vrachtverkeer (resp. 14% en 13% t.o.v. 7%).
- 44% van de respondenten die binnen de stadsring wonen, zijn van mening dat het vrachtverkeer sinds de invoering van het Circulatieplan is afgenomen; bij respondenten die rond of buiten de stadsring wonen, is 29% deze mening toegedaan.
- Er zijn geen significante verschillen tussen de verscheidene sectoren in de binnenstad.
- Er zijn geen significante verschillen naar het geslacht van de respondent.
- Hoe ouder de respondent, hoe meer hij/zij vindt dat het vrachtverkeer na de invoering van het Circulatieplan is verminderd (0,543).
- Een vierde van de niet-Belgen (24%) gaat niet akkoord met de stelling dat het vrachtverkeer na de invoering van het Circulatieplan is afgenomen; bij de Belgen en nieuwe Belgen gaat 34% tot 38% niet akkoord.

3.3.4.8 **STELLING: DE VERKEERSLEEFBAARHEID IN HET ALGEMEEN IS NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VERBETERD**

34% van de bevroegden vindt niet dat de verkeersleefbaarheid in de buurt – in het algemeen – na de invoering van het Circulatieplan is verbeterd; 31% vindt van wel. 28% is neutraal en 8% heeft geen mening ten aanzien van deze stelling.

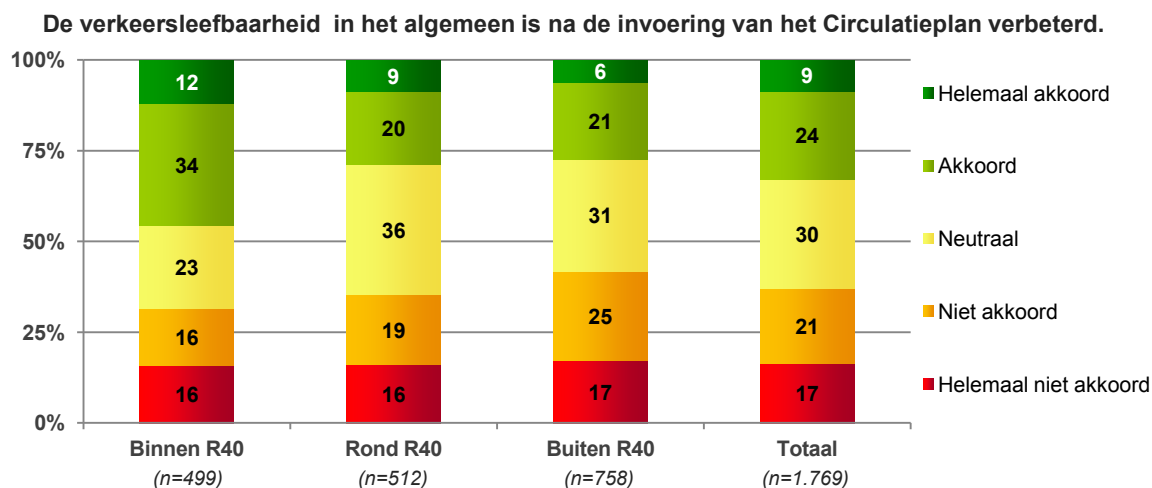
Figuur 52: Verkeersleefbaarheid in de buurt (8), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 9 'geen antwoord')

46% van de respondenten die binnen de stadsring R40 wonen, geven aan dat de verkeersleefbaarheid in het algemeen verbeterd is na de invoering van het Circulatieplan. Bij respondenten die rond of buiten de stadsring wonen, vinden drie op de tien respondenten (28%-29%) dat de verkeersleefbaarheid verbeterd is. Wie buiten de stadsring R40 woont, gaat bovendien vaker (helemaal) niet akkoord met deze stelling (42%), vergeleken met respondenten die binnen de stadsring R40 wonen (32%).

Figuur 53: Verkeersleefbaarheid in de buurt (8), naar ligging van de woonplaats binnen, rond of buiten de stadsring R40



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 151 'geen mening' & 9 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- In Gent Centrum vindt 45% dat de verkeersleefbaarheid in het algemeen is verbeterd na de invoering van het Circulatieplan; in de overige stadsdelen ligt dit aandeel significant lager (25%-29%) en gaat men tevens vaker (helemaal) niet akkoord (resp. 35%-39% t.o.v. 25%).
- Er zijn geen significante verschillen tussen de verscheidene sectoren in de binnenstad (zie tabel 74).

Tabel 74: Verkeersleefbaarheid in de buurt (8), naar sector binnenstad

	Brugse Poort		Centrum		Coupure		Krook		Portus Ganda		Rabot		Tolhuis	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
(helemaal) akkoord	39	42,2	5	49,5	54	45,5	31	44,5	46	53,4	15	28,4	39	38,6
Neutraal	19	20,1	2	17,3	28	23,7	13	19,0	12	13,8	16	30,2	24	24,1
(helemaal) Niet akkoord	32	33,9	4	33,2	28	23,8	20	28,9	21	25,1	21	41,4	32	32,1
Geen mening	3	3,8	0	0,0	8	7,0	5	7,6	7	7,7	0	0,0	5	5,2
Totaal	93	100,0	11	100,0	118	100,0	70	100,0	85	100,0	51	100,0	100	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	1	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	1,7

Basis = alle respondenten die in de binnenstad wonen (n = 530; 1 'geen antwoord')

- Er zijn geen significante verschillen naar het geslacht van de respondent.
- Er is een heel zwak verband met leeftijd (-0,090): hoe ouder de respondent, hoe minder hij/zij vindt dat de verkeersleefbaarheid in het algemeen na de invoering van het Circulatieplan is verbeterd.
- Een derde van de Belgen en niet-Belgen vinden dat de verkeersleefbaarheid in het algemeen is toegenomen na de invoering van het Circulatieplan; significant hogere aandelen dan bij de nieuwe Belgen (19%).
- In de bevraging Circulatieplan uit 2017 was deze vraagstelling iets anders geformuleerd, met name "De verkeersleefbaarheid in de buurt waar ik woon is na de invoering van het Circulatieplan (na 3 april 2017):" en als antwoordopties 'Duidelijk verbeterd', '(eerder) Gelijk gebleven' en 'Duidelijk slechter geworden'. Wanneer we de cijfers van beide onderzoeken naast elkaar leggen, stellen we in voorliggend onderzoek een stijging vast van het aandeel respondenten die aangeven dat de verkeersleefbaarheid in hun buurt verbeterd is na de invoering van het Circulatieplan (35% t.o.v. 10% in 2017); anderzijds stellen we ook een stijging vast van het aandeel respondenten dat niet akkoord gaat met de stelling (36% in 2018 t.o.v. 21% in 2017) en een lager aandeel respondenten dat zich in 2018 neutraal opstelt (resp. 29% t.o.v. 69% in 2017).
Zoomen we in op stadsdeel, zien we in alle stadsdelen dezelfde significante verschillen terugkomen (m.u.v. % niet akkoord in Gent Centrum: geen verschil).

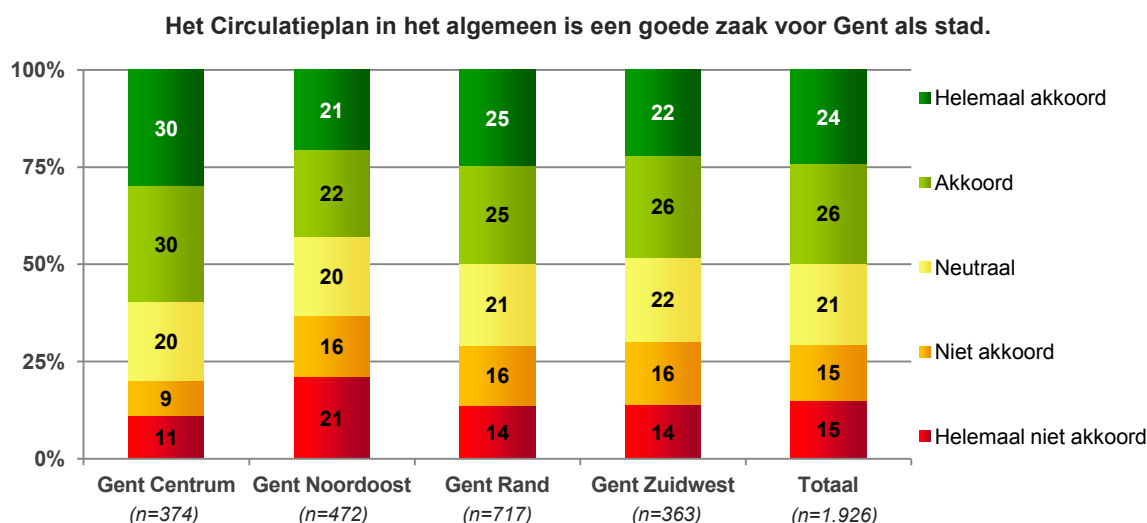
3.4 Mobiliteit in de binnenstad

3.4.1 Beleving van het Circulatieplan

3.4.1.1 STELLING: HET CIRCULATIEPLAN IN HET ALGEMEEN IS EEN GOEDE ZAAK VOOR GENT ALS STAD

De helft van de respondenten (50%) vindt dat het Circulatieplan inderdaad in het algemeen een goede zaak is voor Gent als stad; voor 30% is dit niet het geval. Eén op de vijf respondenten antwoordt neutraal.

Figuur 54: Beleving van het Circulatieplan, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 4 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- 21% van de respondenten in Gent Noordoost gaat helemaal niet akkoord met de voorgelegde stelling; in de overige stadsdelen ligt dit aandeel significant lager (resp. 11% in Gent Centrum en telkens 14% in Gent Rand en Gent Zuidwest). Significant meer respondenten in Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest gaan – in vergelijking met de respondenten in Gent Centrum – ook niet akkoord met de stelling (resp. telkens 16% t.o.v. 9%). De respondenten in Gent Centrum vinden dan uitgesproken significant meer dan de respondenten in Gent Noordoost dat het Circulatieplan een goede zaak is voor Gent als stad (resp. 30% t.o.v. 21%).
- 53% van de respondenten die binnen of rond de stadsring wonen, vinden dat het Circulatieplan in het algemeen een goede zaak is voor Gent als stad; bij de respondenten die buiten de stadsring R40 wonen, is dit aandeel significant lager (46%).
- Er zijn geen significante verschillen tussen de sectoren binnen de stadsring R40.

- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring).
- Hoe ouder de respondent, hoe minder hij/zij vindt dat het Circulatieplan een goede zaak is voor Gent als stad (-0,143). Dit verband wordt sterk beïnvloed door het hoge aandeel 80-plussers dat (helemaal) niet akkoord gaat met de stelling (i.c. 51% t.o.v. 21% tot 40% bij de overige leeftijdsgroepen). Indien we de 80-plussers buiten beschouwing laten, zwakt het verband af tot -0,089 (wel nog steeds significant).
- Er zijn geen significante verschillen naar het geslacht van de respondent.
- Belgen en niet-Belgen zijn vaker van mening dat het Circulatieplan in het algemeen een goede zaak is voor Gent (50%-53%) vergeleken met nieuwe Belgen (30%).
- In de bevraging Circulatieplan uit 2017 vond nog 55% van de respondenten dat het Circulatieplan in het algemeen een (heel) goede zaak was voor Gent als stad. In huidig onderzoek ligt dit aandeel iets – zij het wel significant – lager, met name op 50%. Dit betekent niet dat men meer van mening is dat het (helemaal) geen goede zaak is, want ook dat aandeel is gedaald in vergelijking met het onderzoek in 2017 (van 35% in 2017 tot 30% in huidig onderzoek); wel vinden we in huidig onderzoek een hoger aandeel respondenten dat zich neutraal opstelt ten aanzien van deze stelling (resp. 21% t.o.v. 10% in 2017).

3.4.1.2 ACTIES NAAR AANLEIDING VAN HET CIRCULATIEPLAN

68% van de Gentenaren (die reeds in Gent woonden voor de invoering van het Circulatieplan), heeft minstens een bepaalde actie ondernomen naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan (3 april 2017). 1% is nog van plan actie te ondernemen.

Tabel 75: Acties ondernomen n.a.v. de invoering van het Circulatieplan, naar stadsdeel

	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Minstens een actie ondernomen	212	60,2	340	70,0	489	69,7	253	68,7	1.294	67,8
Nog geen actie ondernomen maar wel van plan	4	1,1	7	1,4	11	1,6	5	1,5	27	1,4
Geen actie ondernomen en niet van plan	136	38,7	139	28,6	202	28,8	110	29,8	587	30,8
Totaal	352	100,0	485	100,0	701	100,0	369	100,0	1.908	100,0
<i>Geen antwoord</i>	4	1,1	10	1,9	14	2,0	4	1,1	32	1,6

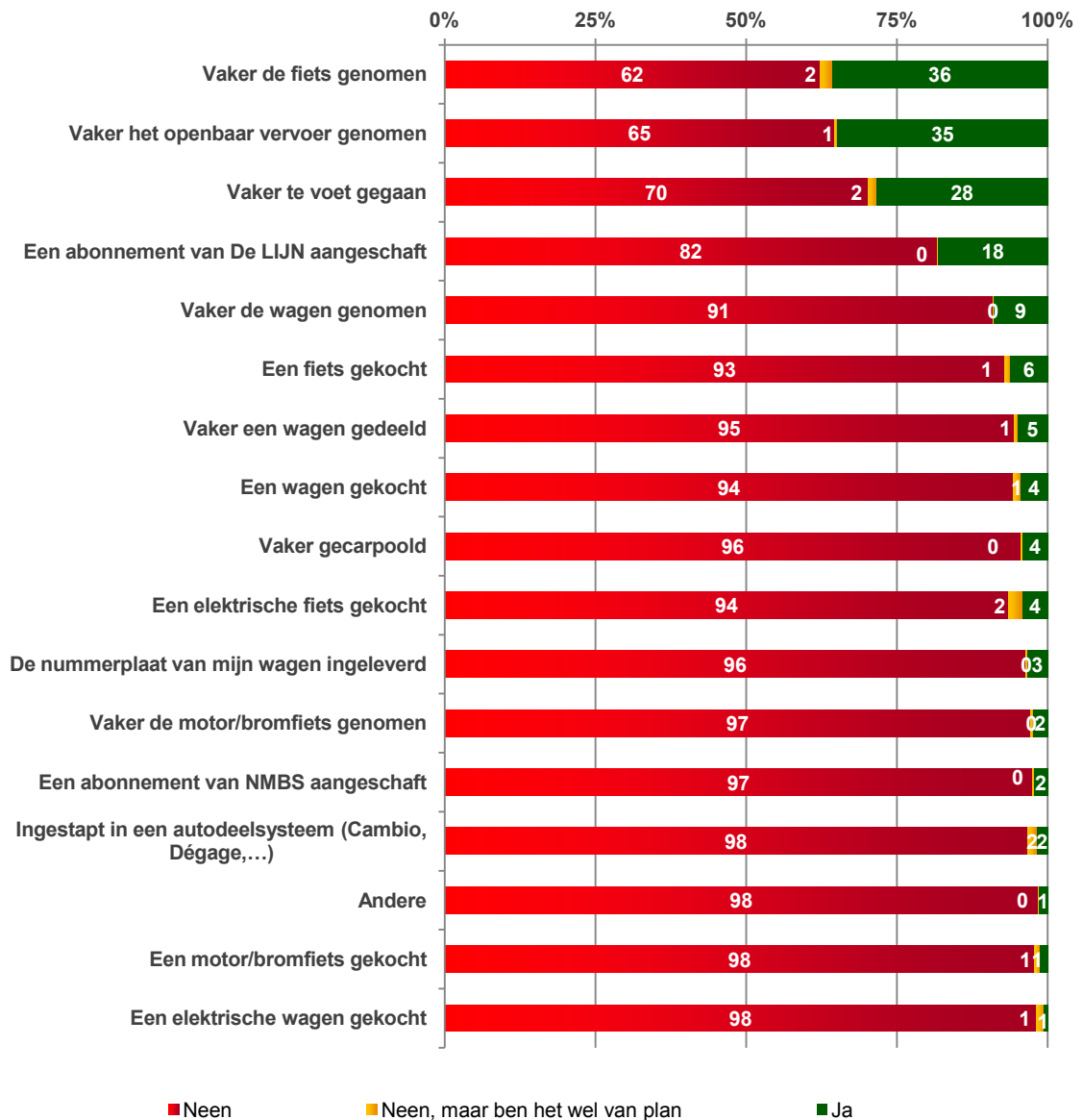
Basis = alle respondenten die in Gent woonden voor invoering van Circulatieplan (n = 1.939; 32 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De respondenten in Gent Noordoost en Gent Rand hebben naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan in april 2017, significant meer 'minstens een bepaalde actie ondernomen' dan de bevrageden in Gent Centrum (resp. telkens 70% t.o.v. 60%). Deze laatste respondenten laten dan weer het hoogste aandeel 'geen actie ondernomen en ook niet van plan' noteren (39%) wat significant is met de aandelen van Gent Noordoost en Gent Rand (telkens 29%).
- De woonplaats van de respondent – binnen, rond of buiten de stadsring – heeft geen invloed op het al dan niet actie ondernomen hebben, of van plan zijn een actie te ondernemen.
- De ligging van de school of het werk heeft geen invloed op het al dan niet ondernomen hebben van een of meerdere acties naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan, noch inzake het al dan niet van plan zijn om een actie te ondernemen.
- Naar leeftijd kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld.
- Het geslacht van de respondent heeft geen invloed op het al dan niet actie ondernomen hebben, of de intentie ertoe.
- Naar aanleiding van het Circulatieplan hebben proportioneel meer nieuwe Belgen minstens een actie ondernomen in vergelijking met Belgen (resp. 79% t.o.v. 66%). De intentie om een actie te ondernemen ligt dan weer hoger bij zowel Belgen als niet-Belgen in vergelijking met nieuwe Belgen (resp. 28%-33% t.o.v. 17%).
- In het huidig onderzoek geeft 32% van de respondenten te kennen dat ze tenminste een bepaalde actie hebben ondernomen na de invoering van het Circulatieplan en 3% heeft het nog niet gedaan maar is het wel van plan. Deze cijfers wijken significant af van de bevraging Circulatieplan in 2017 (resp. 26% en 8%)⁴³.

⁴³ Voor de vergelijking werden dezelfde items in rekening gebracht als deze opgenomen in de bevraging Circulatieplan 2017.

Figuur 55: Acties ondernomen naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan, totaal



Basis = alle respondenten die in Gent woonden voor de invoering van het Circulatieplan (n = 1.939; 32 'geen antwoord')

De top 5 van ondernomen acties is: vaker de fiets genomen (36%), vaker het openbaar vervoer genomen (35%), vaker te voet gegaan (28%), vaker een abonnement van De Lijn aangeschaft (18%) en vaker de wagen genomen (9%).

VAKER DE FIETS GENOMEN

36% van de Gentenaren die reeds in Gent woonden voor de invoering van het Circulatieplan stelt naar aanleiding van deze invoering, vaker de fiets te hebben genomen, 2% heeft het nog niet gedaan maar is het wel van plan.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van woonplaats (binnen, rond of buiten de stadsring R40).
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring R40).
- 87% van de oudste leeftijdsgroep (80 jaar en >) heeft naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan significant niet vaker de fiets genomen in vergelijking met alle 'jongere' leeftijdsgroepen (van 57% tot 71%). Omgekeerd is het verband ook significant.
- Mannen hebben naar aanleiding van het Circulatieplan vaker de fiets genomen dan vrouwen (resp. 39% t.o.v. 32%), en geven bijkomend vaker aan dit van plan te zijn (resp. 3% t.o.v. 1%).
- Belgen en niet-Belgen hebben naar aanleiding van het Circulatieplan vaker de fiets genomen in vergelijking met nieuwe Belgen (resp. 36%-37% t.o.v. 25%). Bijkomend zijn niet-Belgen het ook vaker van plan dan Belgen (resp. 5% t.o.v. 2%).

VAKER HET OPENBAAR VERVOER GENOMEN

Iets meer dan 1 op de 3 ondervraagden (35%) heeft naar aanleiding van het Circulatieplan vaker het openbaar vervoer genomen en 1% is dit nog van plan.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De respondenten in Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest hebben significant vaker het openbaar vervoer genomen (n.a.v. het CP) dan de respondenten in Gent Centrum (resp. 37%, 36% en 39% t.o.v. 25%). Omgekeerd is het verschil ook significant: 74% voor Gent Centrum t.o.v. 62% in Gent Noordoost, 64% in Gent Rand en 60% in Gent Zuidwest.
- Vier op de tien respondenten (38%-40%) die rond of buiten de stadsring R40 wonen, hebben naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan vaker het openbaar vervoer genomen; bij respondenten die binnen de stadsring wonen, ligt dit aandeel significant lager (24%).
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring R40).

- Respectievelijk 42%, 44% en 51% van de 10 tot 19-jarigen, 60 tot 69-jarigen en 70 tot 79-jarigen, hebben significant vaker het openbaar vervoer genomen dan de 30 tot 39-jarigen. De verschillende leeftijdsgroepen tussen 20 en 59 jaar hebben significant minder vaak het openbaar vervoer genomen in vergelijking met de 70 tot 79-jarigen.
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- 2% van de niet-Belgen, alsook van de nieuwe Belgen zijn van plan om vaker het openbaar vervoer te nemen; dit in tegenstelling tot 0,3% bij de Belgen.

VAKER TE VOET GEGAAN

Bijna 3 op de 10 ondervraagden (28%) zijn vaker te voet gegaan na de invoering van het Circulatieplan; 2% is wel nog van plan vaker te voet te gaan.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het hoogste aandeel 'vaker te voet gegaan' noteren we voor Gent Centrum (36%) dat significant verschilt van de aandelen voor Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 23% en 25%). Omgekeerd zien we ook dat significant meer respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest – in vergelijking met de respondenten in Gent Centrum – niet vaker te voet hebben gegaan ingevolge de invoering van het Circulatieplan (resp. 76% en 74% t.o.v. 63%).
- Een derde van de respondenten (35%) die binnen de stadsring wonen, zijn naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan vaker te voet gegaan. Dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die buiten de stadsring wonen (24%).
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring R40).
- Volgende leeftijdsgroepen gaan vaker te voet dan 10 tot 19-jarigen (18%): 20 tot 29-jarigen (33%), 50 tot 59-jarigen (31%), 60 tot 70-jarigen (40%) en 70 tot 80-jarigen (41%). Omgekeerd stellen 10 tot 19-jarigen, alsook 30 tot 39-jarigen en 40 tot 49-jarigen, significant meer dat ze niet vaker te voet gingen, vergeleken met 60 tot 69-jarigen en 70 tot 79-jarigen (resp. 75%-77% t.o.v. 57%-58%).
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- Naar aanleiding van het Circulatieplan zijn niet-Belgen vaker te voet gegaan (44%) in vergelijking met Belgen en nieuwe Belgen (26%-31%). Nieuwe Belgen geven wel iets vaker aan dan Belgen dat ze van plan zijn om vaker te voet te gaan (resp. 4% t.o.v. 1%).

EEN ABONNEMENT VAN DE LIJN AANGESCHAFT

18% van de respondenten heeft zich naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan een abonnement van De Lijn aangeschaft; 82% heeft ter zake geen actie ondernomen.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Een vierde van de respondenten die rond de stadsring wonen, heeft zich naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan een abonnement van De Lijn aangeschaft; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die binnen of buiten de stadsring wonen (13%-17%).
- Er is geen significant verschil naar ligging van werk of school (binnen vs. buiten R40).
- Naar aanleiding van het Circulatieplan hebben significant meer 10 tot 19-jarigen, 60 tot 69-jarigen, 70 tot 79-jarigen en 80-plussers een abonnement van DE LIJN aangeschaft vergeleken met 20 tot 29-jarigen, 30 tot 39-jarigen en 40 tot 49-jarigen (resp. 26% tot 45% t.o.v. 7% tot 14%). Omgekeerd is het verschil ook significant.
- Een vijfde van de vrouwen (21%) heeft zich naar aanleiding van het Circulatieplan een abonnement van De LIJN aangeschaft; bij mannen is dit slechts 15%.
- Een kwart van de niet-Belgen (26%) heeft zich naar aanleiding van het Circulatieplan een abonnement van De LIJN aangeschaft; bij Belgen ligt dit aandeel significant lager (17%).
- In vergelijking met de bevraging Circulatieplan in 2017 geeft een significant hoger aandeel in voorliggend onderzoek aan zich naar aanleiding van het Circulatieplan een abonnement van De LIJN te hebben aangeschaft (resp. 9% t.o.v. 15%). In eerstgenoemd onderzoek was de intentie ertoe wel groter (resp. 3% t.o.v. 0,4%).

VAKER DE WAGEN GENOMEN

9% van de respondenten heeft na de invoering van het Circulatieplan vaker de wagen genomen; 92% heeft dit niet gedaan.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er kunnen geen significante verschillen tussen de stadsdelen worden vastgesteld.
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van de woonplaats (binnen, rond of buiten de stadsring R40).
- Er is geen significant verschil naar ligging van werk of school (binnen vs. buiten R40).
- Meer dan negen op de tien (93%-94%) 40 tot 49-jarigen, 50 tot 59-jarigen en 60 tot 69-jarigen hebben naar aanleiding van het Circulatieplan toch niet vaker de wagen genomen; bij de 80-plussers ligt dit aandeel significant lager (81%). Omgekeerd is het verschil ook significant.
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- Naar aanleiding van het Circulatieplan hebben nieuwe Belgen vaker de wagen genomen (25%) in vergelijking met niet-Belgen (14%) enerzijds en Belgen (6%) anderzijds; ook niet-Belgen namen op hun beurt vaker de wagen dan Belgen.

EEN FIETS GEKOCHT

6% van de Gentse inwoners heeft naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan een fiets gekocht en 1% gaat dit nog doen.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Naar de stadsdelen zijn de verschillen niet significant.
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van de woonplaats (binnen, rond of buiten de stadsring R40).
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring R40).
- Naar leeftijd kunnen hier geen significante verschillen worden vastgesteld.
- Er zijn geen noemenswaardige verschillen naar het geslacht van de respondent.
- Naar aanleiding van het Circulatieplan hebben verhoudingsgewijs meer niet-Belgen en nieuwe Belgen een fiets gekocht (resp. 16% en 11%) in vergelijking met Belgen (4%). Bijkomend is 4% van de niet-Belgen dit nog van plan, hetgeen een significant hoger aandeel is dan bij de Belgen (1%).
- In 2017 (i.c. bevraging Circulatieplan) was nog 4% van plan een fiets te kopen; in huidig onderzoek is dit nog 1%.

VAKER EEN WAGEN GEDEELD

Een wagen vaker gedeeld is door 5% van de respondenten gedaan naar aanleiding van het Circulatieplan; 1% is dit nog van plan.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van de woonplaats (binnen, rond of buiten de stadsring R40).
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring R40).
- 96% tot 97% van de leeftijdsgroepen 50-59 jaar en 60-69 jaar, hebben significant minder vaak een auto gedeeld in vergelijking met 20 tot 29-jarigen (90%).
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- Belgen en nieuwe Belgen hebben vaker een wagen gedeeld in vergelijking met niet-Belgen (resp. 5%-7% t.o.v. 1%).
- Er is geen verschil tussen huidig onderzoek en de bevraging Circulatieplan uit 2017.

EEN WAGEN GEKOCHT

4% van de respondenten heeft een wagen gekocht naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan; 1% gaat dit nog doen⁴⁴.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Significant meer respondenten in Gent Centrum stellen, in vergelijking met de respondenten in Gent Rand, dat zij zeker geen wagen hebben gekocht als actie (resp. 97% t.o.v. 92%).
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van de woonplaats (binnen, rond of buiten de stadsring R40).
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring R40).
- Naar leeftijd kunnen geen significanties worden vastgesteld.
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- Een op de tien niet-Belgen en nieuwe Belgen heeft naar aanleiding van het Circulatieplan een wagen gekocht; bij de Belgen is dit slechts 3%.

VAKER GECARPOOLD

Ook geeft 4% van de respondenten aan vaker gecarpoold te hebben ingevolge het Circulatieplan.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er zijn geen significante verschillen naar stadsdelen.
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van de woonplaats (binnen, rond of buiten de stadsring R40).
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring R40).
- De 50-59-jarigen en de 60-69-jarigen geven aan dat zij niet significant vaker gecarpoold hebben dan de 20-29-jarigen (resp. 93% en 99% t.o.v. 91%).
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- 5% van de Belgen heeft naar aanleiding van het Circulatieplan vaker gecarpoold; dit is een hoger aandeel dan bij nieuwe Belgen (1%).
- In de bevraging Circulatieplan uit 2017 liet nog 1% weten van plan te zijn om vaker te carpoolen. In voorliggend onderzoek is deze intentie aanwezig bij slechts 0,3% van de respondenten.

⁴⁴ Het hoge aandeel doet vermoeden dat niet alle respondenten deze vraag correct begrepen/geïnterpreteerd hebben.

EEN ELEKTRISCHE FIETS GEKOCHT

Betreffende de aankoop van een elektrische fiets naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan, noteren we dat 4% dit effectief heeft gedaan en 2% van plan is te doen.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Significant meer respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest hebben een elektrische fiets gekocht, ten opzichte van de respondenten in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 6% en 7% t.o.v. telkens 2%). Omgekeerd (geen actie ondernomen) is het verschil ook significant.
- Respondenten die buiten de stadsring wonen, hebben naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan vaker een elektrische fiets gekocht (7%), vergeleken met respondenten die binnen of rond de stadsring R40 wonen (2%).
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring R40).
- Bijna niemand van de 10 tot 19-jarigen (98%) heeft een elektrische fiets gekocht; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten tussen 40 en 69 jaar (resp. 89%-91%).
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- 5% van de Belgen heeft naar aanleiding van het Circulatieplan een elektrische fiets gekocht; dit is een hoger aandeel dan bij niet-Belgen (1%).
- Het aandeel respondenten die naar aanleiding van het Circulatieplan een elektrische fiets gekocht hebben, ligt hoger dan in de bevraging Circulatieplan uit 2017 (resp. 5% t.o.v. 2%).

DE NUMMERPLAAT VAN MIJN WAGEN INGELEVERD

Bijna 4% van de respondenten heeft positief gereageerd op deze actie: 3,5% heeft het effectief reeds gedaan en een 0,5% is het nog van plan te doen.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Naar stadsdelen blijken er geen significante verschillen te zijn.
- 5% van de respondenten die binnen de stadsring wonen, laat weten naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan de nummerplaat te hebben ingeleverd; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die buiten de stadsring wonen (2%).
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring R40).
- Het verschil tussen de leeftijdsgroep 30-39 jaar en de 80-plussers die de nummerplaat van hun auto niet hebben ingeleverd is significant (resp. 98% t.o.v. 92%).
- 4% van de mannen heeft de nummerplaat ingeleverd naar aanleiding van het Circulatieplan; bij de vrouwen is dit significant minder, met name 2%.
- Er kan geen significant verschil naar herkomst worden vastgesteld.
- 3% van de respondenten heeft de nummerplaat van de wagen ingeleverd naar aanleiding van het Circulatieplan; in 2017 (i.c. bevraging Circulatieplan) was dit slechts 1%.

VAKER DE MOTOR/BROMFIETS GENOMEN

2,5% van de respondenten heeft vaker de motor/bromfiets genomen na de invoering van het Circulatieplan en 0,5% heeft deze voornemens.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van de woonplaats (binnen, rond of buiten de stadsring R40).
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring R40).
- Naar leeftijd kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld.
- 3% van de mannen nam naar aanleiding van het Circulatieplan vaker de motor of bromfiets, in tegenstelling tot 1% bij de vrouwen. Bovendien geven ook meer mannen dan vrouwen aan dit van plan te zijn (resp. 1% t.o.v. 0,1%).
- 2% van de niet-Belgen is van plan vaker de motor of bromfiets te nemen; bij Belgen ligt dit aandeel significant lager (0,3%).
- Er is geen verschil tussen voorliggende cijfers en deze van de bevraging Circulatieplan uit 2017.

EEN ABONNEMENT VAN NMBS AANGESCHAFT

2% van de ondervraagden heeft een abonnement van de NMBS aangeschaft ingevolge het Circulatieplan.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er is geen significantie tussen de stadsdelen.
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van de woonplaats (binnen, rond of buiten de stadsring R40).
- 1% van de respondenten van wie het werk/de school binnen de stadsring ligt, is van plan zich een abonnement van de NMBS aan te schaffen; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten van wie het werk/de school buiten de stadsring ligt (0,2%).
- Naar leeftijd kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld.
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- 4% van de nieuwe Belgen heeft zich naar aanleiding van het Circulatieplan een abonnement van de NMBS aangeschaft; dit is een hoger aandeel dan bij de Belgen (2%). Bij de niet-Belgen is 2% van plan zich een abonnement van de NMBS aan te schaffen; dit in vergelijking met slechts 0,3% bij de Belgen.
- Er is geen verschil tussen voorliggende cijfers en deze van de bevraging Circulatieplan uit 2017.

INGESTAPT IN EEN AUTODEELSYSTEEM (CAMBIO, DÉGAGE, ...)

2% is ingestapt in een autodeelsysteem en 2% stelt dit nog te gaan doen.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- 3% van de respondenten die binnen de stadsring wonen, is naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan ingestapt in een autodeelsysteem; bijkomend is 3% dit nog van plan. Beide aandelen liggen significant hoger dan bij respondenten die buiten de stadsring wonen (1%).
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring R40).
- Naar leeftijd kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld.
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- Inzake instappen in een autodeelsysteem zijn er geen significante verschillen naar herkomst.
- Er is geen verschil tussen voorliggende cijfers en deze van de bevraging Circulatieplan uit 2017.

EEN MOTOR/BROMFIETS GEKOCHT

1% van de Gentenaren heeft een motor/bromfiets gekocht naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan en eenzelfde aandeel heeft de voornemens dit te doen.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er zijn geen significante verschillen naar de stadsdelen.
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van de woonplaats (binnen, rond of buiten de stadsring R40).
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring R40).
- Naar leeftijd kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld.
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- Bij de nieuwe Belgen heeft 3% een motor of bromfiets gekocht naar aanleiding van het Circulatieplan; bij de Belgen ligt dit aandeel significant lager (1%).
- Er is geen verschil tussen voorliggende cijfers en deze van de bevraging Circulatieplan uit 2017.

EEN ELEKTRISCHE WAGEN GEKOCHT

De aankoop van een elektrische wagen is slechts door 10 respondenten (0,5%) gebeurd; 1% is dit wel nog van plan.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er zijn geen significante verschillen naar de stadsdelen.
- 1% van de respondenten die rond de stadsring R40 wonen, heeft naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan een elektrische wagen gekocht; bij respondenten die buiten de stadsring wonen, ligt dit aandeel significant lager (0,3%).
- Er zijn geen significante verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring R40).
- Naar leeftijd kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld.
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- 3% tot 4% van de niet-Belgen en nieuwe Belgen is van plan zich een elektrische wagen aan te schaffen; bij de Belgen ligt dit aandeel significant lager (1%).

3.4.1.3 WINKELGEDRAG

FREQUENTIE WINKELN IN DE BINNENSTAD

Vier op de tien respondenten gaan een tot meerdere keren per maand naar de binnenstad om te winkelen. Een derde (33%) doet dit een tot meerdere keren per week en een vijfde (21%) bezoekt de winkels in de binnenstad een tot meerdere keren per jaar. Tot slot laat 5% weten nooit te winkelen in de binnenstad.

Tabel 76: Frequentie winkelen in de binnenstad van Gent, naar stadsdeel

	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Nooit	4	1,1	37	7,2	40	5,2	27	6,9	109	5,3
1 tot meerdere keren / week	227	58,3	92	17,8	282	37,0	69	17,6	671	32,5
1 tot meerdere keren / maand	128	32,9	224	43,5	318	41,7	178	45,2	849	41,2
1 tot meerdere keren / jaar	30	7,6	163	31,5	123	16,1	119	30,3	434	21,0
Totaal	389	100,0	516	100,0	763	100,0	394	100,0	2.063	100,0
<i>Geen antwoord</i>	1	0,1	1	0,2	4	0,5	0	0,0	5	0,2

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 5 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Respondenten in Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest gaan significant minder frequent (meerdere keren per maand alsook meerdere keren per jaar) naar de binnenstad om te winkelen dan respondenten in Gent Centrum. Omgekeerd gaan deze laatste, alsook de inwoners van Gent Rand, significant het meest frequent (meerdere keren per week) winkelen in de binnenstad in vergelijking met respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest. Logischerwijs laten de inwoners van Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest een significant hoger aandeel 'nooit' optekenen dan zij van Gent Centrum (resp. 5%-7% t.o.v. 1%).
- 5% tot 7% van de respondenten die rond of buiten de stadsring wonen, geven aan nooit naar de binnenstad te gaan om te winkelen; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die binnen de stadsring wonen (2%). Respondenten die in de binnenstad wonen, gaan het vaakst winkelen in de binnenstad, vervolgens de respondenten die rond de stadsring wonen en tot slot zij die er buiten wonen.
- Vier op de tien respondenten (39%) die binnen de stadsring werken of naar school gaan, winkelen wekelijks in de binnenstad; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die buiten de stadsring werken of naar school gaan (27%), van wie een hoger aandeel er minder frequent gaat winkelen.
- Bij de 80-plussers vinden we een hoger aandeel dat nooit gaat winkelen in de binnenstad (14%).
- Meer mannen dan vrouwen geven aan nooit te gaan winkelen in de binnenstad (resp. 6% t.o.v. 4%).
- Er zijn significant meer Belgen en nieuwe Belgen die nooit in de binnenstad gaan winkelen (6%) vergeleken met niet-Belgen (2%). Vier op de tien nieuwe Belgen (39%) gaat wekelijks winkelen in de binnenstad, zijnde een significant hoger aandeel dan bij Belgen (31%). Bij niet-Belgen is er een hoger aandeel dat maandelijks gaat winkelen in de binnenstad (i.c. 53% t.o.v. 37%-40% bij Belgen en nieuwe Belgen).

INVLOED VAN CIRCULATIEPLAN OP FREQUENTIE VAN WINKELN IN DE BINNENSTAD

65% van de Gentenaren stelt dat het Circulatieplan geen invloed heeft gehad op hoe vaak men gaat winkelen in de binnenstad van Gent: men gaat er namelijk even vaak winkelen als vroeger. Voor 30% heeft het Circulatieplan eerder een negatieve invloed gehad op de winkelfrequentie in de binnenstad aangezien men er minder vaak winkelt dan vroeger. 5% van de respondenten geeft anderzijds aan dat zij vaker in de binnenstad winkelen als voor de invoering van het Circulatieplan.

Tabel 77: Invloed Circulatieplan op frequentie winkelen in de binnenstad, naar stadsdeel

	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Ja, en ik winkel er vaker dan vroeger	26	6,7	15	2,9	54	7,1	13	3,3	108	5,2
Ja, en ik winkel er minder vaak dan vroeger	60	15,5	204	39,7	214	28,2	133	33,9	612	29,7
Neen, ik winkel er even vaak als vroeger	303	77,9	295	57,4	493	64,7	147	62,8	1.337	65,0
Totaal	389	100,0	513	100,0	761	100,0	393	100,0	2.057	100,0
<i>Geen antwoord</i>	1	0,1	4	0,7	5	0,7	1	0,3	11	0,5

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 11 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

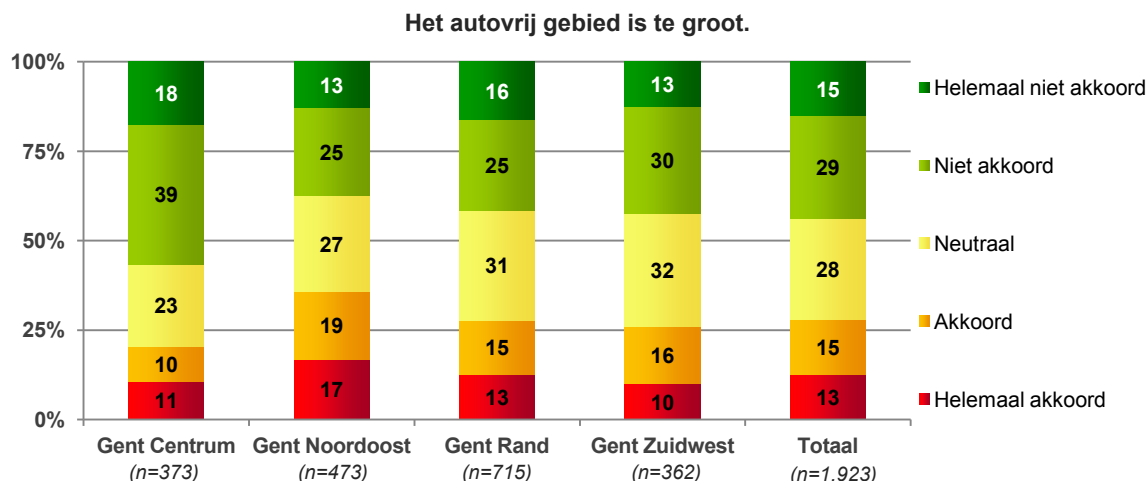
- Acht op de tien (78%) respondenten in Gent Centrum ondervond geen invloed van het Circulatieplan inzake winkelfrequentie in de binnenstad: men winkelt er even vaak als vroeger. In Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest liggen deze aandelen significant lager (resp. 57% tot 65%). Omgekeerd stellen respondenten in deze laatste drie stadsdelen dat het Circulatieplan wel een invloed heeft gehad op hun winkelfrequentie, aangezien zij minder vaak in de binnenstad gaan winkelen dan de inwoners van Gent Centrum (wat ook logisch is!) (resp. 40%, 28% en 34% t.o.v. 16%).
- Bij 66% tot 72% van de respondenten die binnen of rond de stadsring wonen, heeft het Circulatieplan geen invloed gehad op de frequentie waarmee ze gaan winkelen in de binnenstad, zijnde een significant hoger aandeel dan bij respondenten die buiten de stadsring wonen (60%). Laatstgenoemde geven op hun beurt vaker aan minder in de binnenstad te gaan winkelen sinds het Circulatieplan (resp. 37% t.o.v. 21%-26%).
- De eventuele invloed van het Circulatieplan op de winkelfrequentie in de binnenstad, hangt niet samen met de ligging van het werk of de school binnen of buiten de stadsring.
- Naar leeftijd is er een minder duidelijk verband. Wel valt het hoger aandeel 80-plussers op die aangeven minder vaak te gaan winkelen in Gent na de invoering van het Circulatieplan.
- Er zijn geen significante verschillen naar het geslacht van de respondent.
- 12% van de niet-Belgen laat weten vaker dan vroeger te gaan winkelen in de binnenstad, in vergelijking met 4% van de Belgen en nieuwe Belgen. Bij nieuwe Belgen vinden we het hoogste aandeel dat stelt minder vaak dan vroeger in de binnenstad te gaan winkelen, met name 46% ten opzichte van 24%-28% bij Belgen en niet-Belgen.
- Ten aanzien van de resultaten in de bevraging Circulatieplan uit 2017 kan geen verschil worden vastgesteld.

3.4.1.4 AUTOVRIJ GEBIED EN “KNIPPEN”

STELLING: HET AUTOVRIJ GEBIED IS TE GROOT

44% van de respondenten vindt het autovrij gebied niet te groot; voor 28% is dit gebied wel te groot. Evenzoveel respondenten is neutraal ter zake.

Figuur 56: Beleving van het Circulatieplan, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 6 'geen antwoord')

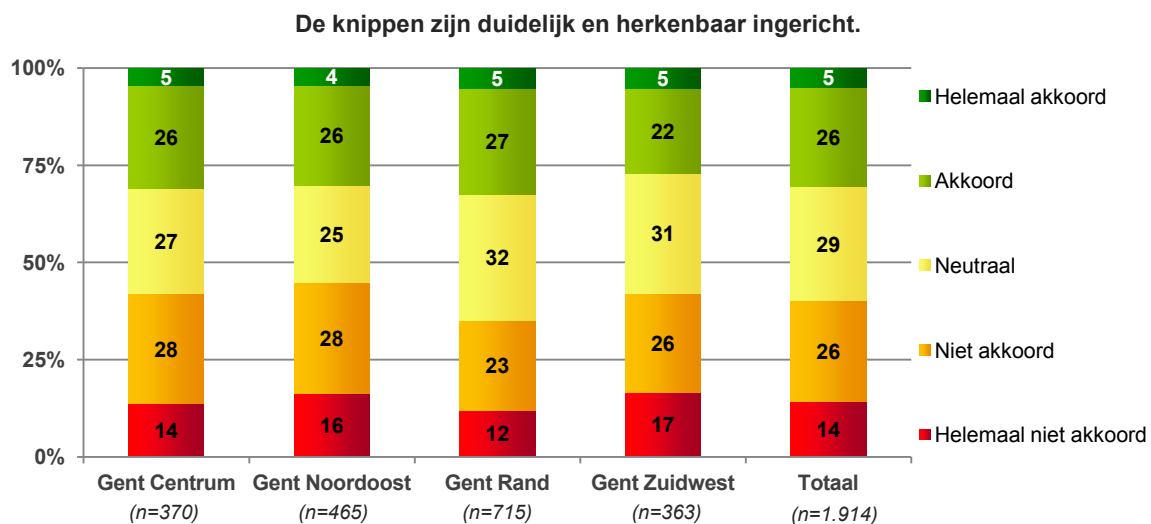
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- In Gent Centrum zijn er significant meer respondenten dan in de overige stadsdelen die het autovrij gebied niet te groot vinden (resp. 39% t.o.v. telkens 25% in Gent Noordoost en Gent Rand en 30% in Gent Zuidwest). De respondenten in Gent Noordoost zijn, in vergelijking met de respondenten in Gent Centrum, significant meer de mening toegedaan dat het autovrij gebied te groot is (resp. 19% t.o.v. 10%).
- 31% van de respondenten die buiten de stadsring wonen, vindt het autovrij gebied te groot; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die binnen de stadsring wonen (25%).
- Er zijn geen significant verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring).
- Hoe ouder de respondent, hoe meer hij/zij van mening is dat het autovrij gebied te groot is (0,177).
- Er zijn geen significant verschillen naar geslacht.
- Vier op de tien nieuwe Belgen (39%) vindt het autovrij gebied te groot, terwijl dit bij Belgen en niet-Belgen een vierde is (25%-27%). Bij Belgen gaat bijna de helft (47%) niet akkoord met de stelling dat het autovrij gebied te groot is, terwijl dit bij niet-Belgen en nieuwe Belgen 29% tot 35% is.
- In de bevraging Circulatieplan uit 2017 vond nog 32% van de respondenten het autovrij gebied te groot; in voorliggend onderzoek is dit significant gedaald tot 28% van de respondenten. In voorliggend onderzoek vinden we een hoger aandeel dat zich neutraal positioneert (resp. 28% t.o.v. 23% in 2017).

STELLING: DE KNIPPEN ZIJN DUIDELIJK EN HERKENBAAR INGERICHT

Voor vier op de tien respondenten (40%) zijn de knippen niet duidelijk en niet herkenbaar ingericht. Drie op de tien (31%) vinden ze daarentegen wel duidelijk en herkenbaar ingericht; evenzoveel (29%) neemt een neutrale houding aan.

Figuur 57: Beleving van het Circulatieplan, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 15 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

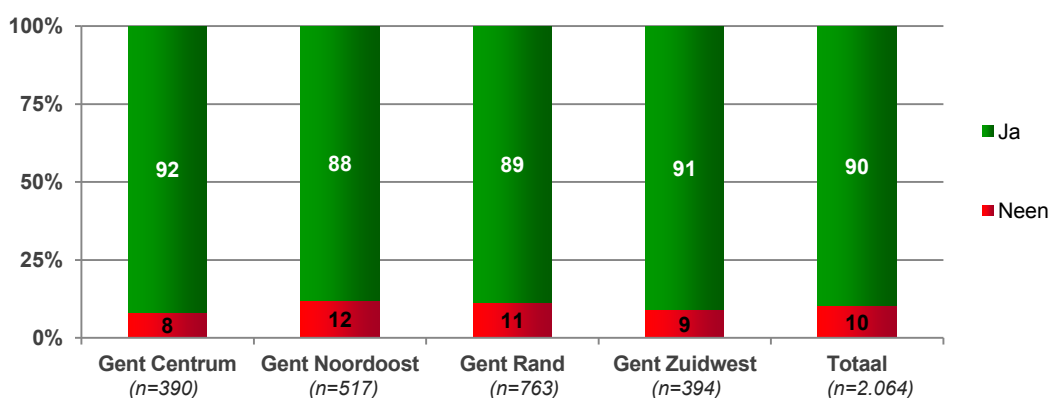
- 45% van de respondenten in Gent Noordoost gaan (helemaal) niet akkoord met de stelling en zijn aldus van mening dat de knippen noch duidelijk, noch herkenbaar zijn ingericht. Bij respondenten in Gent Rand ligt dit aandeel significant lager (35%); deze laatste nemen eerder dan in Gent Noordoost een neutrale positie in (resp. 32% t.o.v. 25%).
- Vier op de tien respondenten die binnen of buiten de stadsring wonen, gaan niet akkoord met de stelling dat de knippen duidelijk en herkenbaar zijn ingericht; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die rond de stadsring wonen (34%).
- Er zijn geen significant verschillen naar ligging van het werk of de school (binnen of buiten de stadsring).
- Naar leeftijd van de respondent is er geen verband.
- Er zijn geen significant verschillen naar geslacht.
- Een derde van de Belgen (33%) vindt dat de knippen duidelijk en herkenbaar zijn ingericht; dit is een significant hoger aandeel dan bij de niet-Belgen (22%).
- Er is geen significant verschil met de bevraging Circulatieplan uit 2017.

3.4.2 Verplaatsingen naar, van en in de binnenstad

3.4.2.1 GEMAAKTE VERPLAATSINGEN NAAR, VAN OF IN DE BINNENSTAD, NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN

Bijna negen op de tien respondenten hebben na de invoering van het Circulatieplan een verplaatsing gemaakt van, naar of in de binnenstad.

Figuur 58: Verplaatsing gemaakt van, naar of in de binnenstad na invoering Circulatieplan, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 2.068; 4 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er kunnen geen significante verschillen tussen de stadsdelen worden vastgesteld.
- Respondenten hebben – ongeacht ze binnen, rond of buiten de stadsring R40 wonen – in gelijke mate een verplaatsing gemaakt naar de binnenstad.
- Naar leeftijd van de respondent is er geen noemenswaardig verband.
- Er zijn geen significante verschillen naar geslacht.
- Negen op de tien Belgen (93%) hebben na de invoering van het Circulatieplan een verplaatsing gemaakt van, naar of in de binnenstad; bij niet-Belgen en nieuwe Belgen ligt dit aandeel significant lager (78%-81%).
- Er is geen significant verschil vast te stellen met de bevraging Circulatieplan uit 2017.

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

Van zij die na de invoering van het Circulatieplan geen verplaatsing van, naar of binnen de stadring (R40) hebben gemaakt, geeft 29% hiervoor als belangrijkste reden op dat zij er (nog) niet moesten zijn. Voor 23% is dit omdat zij daar nooit moeten zijn en 22% heeft dit niet gedaan omdat ze het niet zien zitten om met de wagen te komen.

Tabel 78: Redenen tot niet-verplaatsing van, naar of in de binnenstad, naar stadsdeel (meerdere antwoorden mogelijk)

	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Ik moest er (nog) niet zijn	9	30,3	11	18,1	28	38,4	9	25,3	56	28,8
Ik moet daar nooit zijn, ook niet voor de invoering van CP	7	24,7	12	20,8	22	29,8	4	11,6	45	23,2
Ik zie het niet zitten om met de wagen te komen	5	15,6	17	29,4	10	13,6	12	34,3	43	22,2
Ik zie het niet zitten om met de fiets te gaan	3	10,8	9	15,7	15	19,9	6	18,4	33	17,1
Ik vind de afstanden te groot om te fietsen of te voet te gaan	3	9,5	12	20,2	6	8,1	8	24,5	29	14,8
Ik moet met de auto te veel omrijden of ik vermoed langer in de file te moeten zitten	4	14,5	7	12,5	6	8,0	7	21,2	25	12,6
Van waar ik woon is het niet eenvoudig om met het OV naar de binnenstad te gaan (halte te ver, frequentie te laag, ...)	3	11,1	8	12,9	7	9,1	7	20,5	24	12,5
Ik zie het niet zitten om met het OV te komen	3	6,6	7	12,3	8	10,9	4	12,5	21	11,0
Andere reden	3	11,1	2	3,4	2	2,3	2	7,0	9	4,7
Totaal	29		59		74		34		195	

Basis = alle respondenten die na de invoering van het CP geen verplaatsing hebben gemaakt van, naar of in de binnenstad (n = 214)

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er kunnen geen significante verschillen tussen de stadsdelen worden vastgesteld.
- Respondenten die binnen de stadsring R40 wonen, gaven vaker als reden op dat ze er nog niet moesten zijn (36%) in vergelijking met respondenten die buiten de stadsring wonen (17%). Laatstgenoemde gingen vaker niet omdat ze het niet zien zitten om met de wagen te komen (31%) in vergelijking met respondenten die in de binnenstad wonen (11%). Een laatste verschil stellen we vast tussen respondenten die rond of buiten de stadsring wonen ten aanzien van zij die binnen de stadsring wonen: beide eerstgenoemde vinden de afstanden te groot om met de fiets of te voet te gaan (resp. 16%-22% t.o.v. 1%).

- Hoe ouder de respondent, hoe vaker hij/zij als reden opgeeft: het niet te zien zitten om met de wagen enerzijds (0,269), met de fiets anderzijds (0,214) te gaan; ook met het openbaar vervoer komen, zien oudere respondenten minder zitten (0,153). Tot slot geven oudere respondenten vaker als reden op dat ze te ver moeten omrijden met de wagen of vermoeden in de file te zullen staan (0,193).
- Er zijn geen significante verschillen naar geslacht.
- Niet-Belgen geven vaker dan Belgen als reden op dat ze nog niet in de binnenstad moesten zijn (resp. 49% t.o.v. 21%). Belgen geven dan weer vaker op dan niet-Belgen en nieuwe Belgen, dat ze het niet zien zitten om met de wagen naar de binnenstad te gaan (resp. 32% t.o.v. 8%-12%).
- In vergelijking met de bevraging Circulatieplan uit 2017 geven meer respondenten als reden op dat ze de afstanden te groot vinden om met de fiets of te voet te gaan, alsook het niet zien zitten om met de fiets te gaan (beide 16% t.o.v. 6% in 2017). Een reden die in huidig onderzoek minder vaak werd opgegeven betreft het te veel moeten omrijden met de wagen/vermoeden in de file te staan (15% t.o.v. 27% in 2017)⁴⁵.

3.4.2.2 DOEL EN MANIER VAN VERPLAATSINGEN GEMAAKT VAN, NAAR EN IN DE BINNENSTAD

De fiets is de meest gebruikte verplaatsingsmodus voor alle doelen: het hoogste aandeel noteren voor de verplaatsingen in het kader van ontspanning (39%), diensten (37%), winkelen (37%), verplaatsingen naar en van het werk (20%) en tenslotte verplaatsingen voor het werk (16%).

De wagen wordt eveneens proportioneel vaak gebruikt in het kader van de vernoemde verplaatsingen en neemt hier dan ook de tweede belangrijkste plaats in.

De tram/bus wordt naast de fiets en de wagen ook aanzienlijk vaak als transportmiddel opgegeven en dit vooral om te gaan winkelen (22%) en betreffende ontspanningsactiviteiten (19%).

⁴⁵ De stellingen "Ik weet niet welke route ik nu met de auto moet nemen" en "Ik vind dat het gebied binnen de Gentse stadsring (R40) onvoldoende bereikbaar is met de auto" uit de bevraging Circulatieplan 2017 werden in het Mobiliteitsonderzoek 2018 vervangen door "Ik zie het niet zitten om met de wagen te komen".

Tabel 79: Doel en manier van verplaatsingen gemaakt van, naar en in binnenstad Gent

	Verplaatsing voor het werk* (leveren, klantenbezoek, ...)			Verplaatsing naar en van het werk*			Les volgen** (school)			Winkelen			Ontspanning (restaurant, cultuur, ...)			Diensten (bv. dokter, bank, ...)		
	N	%	%	N	%	%	N	%	%	N	%	%	N	%	%	N	%	%
Te voet	23	2,1	3,5	31	2,8	3,8	20	8,0	8,2	257	14,3	14,9	232	13,0	13,8	223	12,4	14,7
Met de fiets	289	26,7	44,0	363	33,1	44,5	126	51,0	52,7	662	36,8	38,3	705	39,4	41,8	670	37,3	44,0
Met de motor/bromfiets	7	0,6	1,0	12	1,1	1,5	4	1,5	1,5	24	1,3	1,4	14	0,8	0,8	16	0,9	1,0
Met de tram/bus	63	5,8	9,6	83	7,6	10,2	51	20,9	21,6	403	22,4	23,3	340	19,0	20,2	219	12,2	14,4
Met de trein	14	1,3	2,2	38	3,4	4,6	2	0,9	0,9	1	0,1	0,1	5	0,3	0,3	0	0,0	0,0
Met de wagen (als bestuurder, als passagier)	251	23,2	38,2	282	25,6	34,5	26	10,7	11,0	324	18,0	18,8	343	19,2	20,3	372	20,7	24,4
Met de wagen en vervolgens tram/bus	6	0,6	0,9	4	0,4	0,5	6	2,6	2,7	43	2,4	2,5	33	1,8	1,9	15	0,8	1,0
Met de wagen en vervolgens fiets	3	0,3	0,5	1	0,1	0,2	2	0,9	0,9	9	0,5	0,5	6	0,4	0,4	3	0,2	0,2
Andere	1	0,1	0,1	2	0,2	0,2	1	0,4	0,4	5	0,3	0,3	8	0,5	0,5	4	0,2	0,3
Geen verplaatsing voor dit doel	425	39,3	--	283	25,7	--	8	3,2	--	74	4,1	--	102	5,7	--	272	15,2	--
Totaal	1.081	100,0	100,0	1.099	100,0	100,0	246	100,0	100,0	1.801	100,0	100,0	1.787	100,0	100,0	1.794	100,0	100,0

Basis = alle respondenten die na de invoering van het CP een verplaatsing hebben gemaakt van, naar of in de binnenstad (n = 1.849)

* Basis = alle beroepsactieve respondenten die na de invoering van het CP een verplaatsing hebben gemaakt van, naar of in de binnenstad (n = 1.102)

** Basis = alle schoolgaande respondenten die na de invoering van het CP een verplaatsing hebben gemaakt van, naar of in de binnenstad (n = 253)

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Voor de beschrijving van de significanties **op het niveau van de stadsdelen**, wordt voor elk type van verplaatsing enkel de belangrijkste twee (drie) vervoersmodi in beschouwing genomen.

Verplaatsingen voor het werk:

1. Fiets: respondenten in Gent Centrum en Gent Rand verplaatsen zich significant meer met de fiets voor werkverplaatsingen (resp. 27% en 36%) dan respondenten in Gent Noordoost (17%); bijkomend verplaatsen respondenten uit Gent Rand zich vaker voor het werk met de fiets dan zij uit Gent Zuidwest (resp. 36% t.o.v. 19%).
2. Wagen: het gebruik van de wagen voor het werk ligt dan weer hoger bij respondenten uit Gent Noordoost (30%) in vergelijking met respondenten uit Gent Centrum en Gent Rand (19%-20%).
3. Voor dit doel geen verplaatsing gemaakt: 46% van de respondenten uit Gent Noordoost en Gent Zuidwest hebben geen werkverplaatsingen gemaakt; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten uit Gent Rand (32%).

Verplaatsingen naar en van het werk:

1. Fiets: respondenten uit Gent Centrum en Gent Rand verplaatsen zich significant meer met de fiets voor verplaatsingen naar en van het werk (naar, van en in de binnenstad) dan respondenten uit Gent Noordoost (resp. 37%-38% t.o.v. 26%).
2. Wagen: het gebruik van de wagen voor woon-werkverkeer ligt dan weer hoger bij respondenten uit Gent Noordoost (32%) vergeleken met hen uit Gent Rand (22%).
3. Voor dit doel geen verplaatsing gemaakt: 31% tot 36% van de respondenten uit Gent Noordoost en Gent Zuidwest maakte geen woon-werkverplaatsing; in Gent Rand ligt dit aandeel significant lager (20%). Voorts ligt ook het aandeel in Gent Centrum lager dan in Gent Zuidwest (resp. 21% t.o.v. 36%).

Les volgen (school):

1. Te voet: 30% van de respondenten uit Gent Centrum gaat te voet naar school; i de overige drie stadsdelen ligt dit aandeel significant lager (3% tot 5%).
2. Er zijn geen overige significante verschillen.

Winkelen:

1. Fiets: de respondenten in Gent Rand verplaatsten zich significant meer met de fiets van, naar en in de binnenstad om te gaan winkelen dan de respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 43% t.o.v. 32% en 31%).
2. Tram/bus: de inwoners in Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest nemen significant meer de tram/bus om te gaan winkelen dan de bevroagden in Gent Centrum (resp. 29%, 21% en 27% t.o.v. 12%).
3. Met de wagen: 24% tot 25% van de respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest gaan met de wagen winkelen; dit zijn significant hogere aandelen dan in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 10% en 14%).

Ontspanning:

1. Fiets: de respondenten in Gent Rand verplaatsten zich significant meer met de fiets om zich te ontspannen in vergelijking met de respondenten in Gent Centrum, Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 47% t.o.v. 38%, 32% en 34%).
2. Met de wagen: 27% tot 28% van de respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest verplaatsen zich met de wagen in het kader van ontspanning; dit zijn significant hogere aandelen dan in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 8% en 14%); ook het verschil tussen Gent Rand (14%) en Gent Centrum (8%) blijkt significant.
3. Tram/bus: de inwoners in Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest nemen significant meer de tram/bus om ontspanningsactiviteiten te doen dan de bevrageden in Gent Centrum (resp. 22%, 19% en 21% t.o.v. 11%).
4. Voor dit doel geen verplaatsing gemaakt: 8% van de respondenten in Gent Noordoost heeft geen verplaatsingen gemaakt met ontspanningsdoeleinden. Het verschil met het aandeel in Gent Centrum (2%) is significant.

Diensten:

1. Fiets: respondenten in Gent Rand en Gent Centrum nemen significant meer de fiets om zich te verplaatsen in het kader van diensten (resp. 43% en 44%) vergeleken met respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 28% en 31%).
2. Met de wagen: om zich te verplaatsen voor dienstenactiviteiten wordt de wagen significant meer genomen door respondenten van Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest (resp. 29%, 18% en 25%) dan door respondenten van Gent Centrum (12%).
3. Te voet: de respondenten in Gent Rand en Gent Centrum gaan significant vaker te voet naar de dokter, bank enz. (cfr. diensten) dan de respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 31% en 13% t.o.v. 2% en 5%); ook het verschil tussen Gent Centrum en Gent Rand blijkt significant (resp. 13% t.o.v. 31%).
4. Voor dit doel geen verplaatsing gemaakt: 25% tot 27% van de respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest hebben geen verplaatsingen gemaakt in het kader van dienstendoeleinden; dit zijn significant hogere aandelen dan in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 6% en 7%).

- De **ligging van de woonplaats van de respondent binnen, rond of buiten de stadsring** heeft een invloed op de vervoersmodi die men gebruikt om zich te verplaatsen naar de binnenstad. Onderstaand worden de opvallendste verschillen besproken.

Verplaatsingen voor het werk:

1. Fiets: respondenten die binnen of rond de stadsring wonen, verplaatsen zich significant meer met de fiets voor werkverplaatsingen dan respondenten die buiten de stadsring wonen (resp. 29%-37% t.o.v. 18%).
2. Met de wagen: respondenten die buiten de stadsring R40 wonen, nemen vaker de wagen in het kader van werkplaatsingen (29%) dan zij die binnen of rond de stadsring R40 wonen (18%-20%).
3. Voor dit doel geen verplaatsing gemaakt: 46% van wie buiten de stadsring woont heeft geen werkverplaatsing gemaakt; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die binnen of rond de stadsring wonen (32%-37%).

Verplaatsingen naar en van het werk:

1. Fiets: respondenten die binnen of rond de stadsring wonen, verplaatsen zich significant meer met de fiets voor verplaatsingen naar en van het werk (naar, van en in de binnenstad) dan de respondenten die buiten de stadsring wonen (resp. 36%-40% t.o.v. 26%).
2. Wagen: respondenten die buiten de stadsring R40 wonen, nemen vaker de wagen in het kader van werkplaatsingen (31%) dan zij die binnen of rond de stadsring R40 wonen (21%-23%).
3. Voor dit doel geen verplaatsing gemaakt: 27% tot 33% van de respondenten die rond of buiten de stadsring wonen, heeft geen woon-werkverplaatsing gemaakt; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die binnen de stadsring wonen (14%).

Les volgen (school): er zijn geen significante verschillen naar woonplaats (t.a.v. R40).

Winkelen:

1. Te voet: respondenten die binnen de stadsring wonen, verplaatsen zich vaker te voet om te gaan winkelen in de binnenstad dan respondenten die rond of buiten de stadsring wonen (resp. 33% t.o.v. 13% en 4%); ook het verschil tussen beide laatstgenoemde blijkt significant.
2. Fiets: respondenten die binnen of rond de stadsring wonen, verplaatsten zich significant meer met de fiets van, naar en in de binnenstad om te gaan winkelen dan respondenten die buiten de stadsring wonen (resp. 39%-43% t.o.v. 31%).
3. Tram/bus: respondenten die rond of buiten de stadsring wonen, nemen significant meer de tram/bus om te gaan winkelen dan respondenten die binnen de stadsring wonen (resp. 25%-29% t.o.v. 9%).
4. Met de wagen: 25% van de respondenten die buiten de stadsring wonen, gaan met de wagen winkelen in de binnenstad; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die binnen of rond de stadsring wonen (11%-14%).

Ontspanning:

1. Te voet: een derde van de respondenten die binnen de stadsring wonen, verplaatst zich te voet naar de binnenstad in het kader van ontspanningsactiviteiten (resto, cultuur, ...); bij respondenten die rond of buiten de stadsring wonen, is dit significant minder (resp. 9% en 3%, tevens significant).
2. Fiets: respondenten die binnen of rond de stadsring wonen, verplaatsen zich significant meer met de fiets om zich te gaan ontspannen in vergelijking met respondenten die buiten de stadsring wonen (resp. 43%-45% t.o.v. 34%).
3. Bus/tram: wie rond of buiten de stadsring woont, gaat vaker met bus of tram naar de binnenstad in het kader van ontspanning, dan wie binnen de stadsring woont (resp. 22%-23% t.o.v. 9%).
4. Met de wagen: 29% van wie buiten de stadsring woont, verplaatst zich met de wagen naar de binnenstad in het kader van ontspanning; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die rond de stadsring (15%) of binnen de stadsring (8%) wonen; het verschil tussen beide laatstgenoemde is tevens significant.

Diensten:

1. Te voet: respondenten die binnen de stadsring wonen, verplaatsen zich vaker te voet naar de dokter, bank enz. in de binnenstad (cfr. diensten) dan respondenten die rond of buiten de stadsring wonen (resp. 25% t.o.v. 14% en 3%); ook het verschil tussen beide laatstgenoemde is significant.
 2. Fiets: 41% tot 47% van de respondenten die binnen of rond de stadsring wonen, verplaatsen zich in het kader van diensten met de fiets naar de binnenstad; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten die buiten de stadsring wonen (29%).
 3. Met de wagen: 27% van de respondenten die buiten de stadsring wonen, neemt de wagen om zich naar diensten in de binnenstad te verplaatsen; bij respondenten die binnen of rond de stadsring wonen, is dit significant minder (14%-17%).
 4. Voor dit doel geen verplaatsing gemaakt: tevens een kwart van de respondenten (26%) die buiten de stadsring wonen, heeft geen verplaatsing naar de binnenstad gemaakt in het kader van diensten; bij respondenten die rond of binnen de stadsring wonen, is dit respectievelijk 9% en 4% (tevens een significant verschil).
- Het **geslacht** van de respondent heeft een invloed op de vervoersmodi die men gebruikt om zich te verplaatsen naar de binnenstad. Onderstaand worden de opvallendste verschillen besproken.

Verplaatsingen voor het werk:

1. Tram/bus: 8% van de vrouwen verplaatst zich met de tram of bus voor verplaatsingen in kader van het werk in vergelijking met 4% van de mannen.

Verplaatsingen naar en van het werk:

1. Fiets: vrouwen gebruikten vaker de fiets voor woon-werkverkeer dan mannen (36% t.o.v. 30%).
2. Tram/bus: 11% van de vrouwen verplaatst zich met de tram of bus naar en van het werk in vergelijking met 4% van de mannen.
3. Voor dit doel geen verplaatsing gemaakt: mannen hebben vaker geen woon-werkverplaatsing gemaakt (31%) in vergelijking met vrouwen (20%).

Les volgen (school): er zijn geen significant verschillen naar geslacht.

Winkelen:

1. Tram/bus: 26% van de vrouwen verplaatst zich naar/van/in de binnenstad met de tram of bus om te gaan winkelen in vergelijking met 19% van de mannen.
2. Met de wagen: 20% van de mannen verplaatst zich met de wagen naar/van/in de binnenstad om te gaan winkelen, in vergelijking met 16% van de vrouwen.

Ontspanning:

1. Te voet: 15% van de mannen verplaatst zich te voet naar/van/in de binnenstad in het kader van ontspanningsactiviteiten (resto, cultuur, ...); bij de vrouwen is dit significant minder (11%).
2. Tram/bus: 22% van de vrouwen verplaatst zich met de tram of bus naar/van/in de binnenstad in het kader van ontspanning, in vergelijking met 16% van de mannen.

Diensten: er zijn geen significante verschillen naar geslacht.

- De **herkomst** van de respondent – Belg, niet-Belg of nieuwe Belg – heeft een invloed op de vervoersmodi die men gebruikt om zich te verplaatsen naar de binnenstad. Onderstaand worden de opvallendste verschillen besproken.

Verplaatsingen voor het werk:

1. Fiets: Belgen en niet-Belgen verplaatsen zich significant meer met de fiets voor werkverplaatsingen dan nieuwe Belgen (resp. 28%-29% t.o.v. 12%).
2. Tram/bus: niet-Belgen en nieuwe Belgen verplaatsen zich vaker met tram/bus voor werkverplaatsingen vergeleken met Belgen (resp. 9%-14% t.o.v. 4%).
3. Met de wagen: 33% van de nieuwe Belgen verplaatst zich met de wagen naar de binnenstad voor werkverplaatsingen; bij Belgen ligt dit aandeel significant lager (22%).

Verplaatsingen naar en van het werk:

1. Tram/bus: 18% van de niet-Belgen en nieuwe Belgen verplaatst zich naar en van het werk met bus of tram; dit is een significant hoger aandeel dan bij Belgen (4%).
2. Wagen: ook woon-werkverkeer met de wagen ligt hoger bij nieuwe Belgen (39%) in vergelijking met Belgen (23%).
3. Voor dit doel geen verplaatsing gemaakt: drie op de tien Belgen (29%) hebben geen verplaatsing gemaakt van en naar het werk in de binnenstad; bij de niet-Belgen en nieuwe Belgen is dit 13% tot 18%.

Les volgen (school):

1. Te voet: nieuwe Belgen gaan meer dan Belgen en niet-Belgen te voet naar school (resp. 23% t.o.v. 6%-14%).
2. Fiets: Belgen en niet-Belgen verplaatsen zich op hun beurt vaker met de fiets naar school (in/naar/van de binnenstad) (resp. 47%-55% t.o.v. 4% bij nieuwe Belgen).
3. Wagen: 61% van de nieuwe Belgen verplaatst zich naar school met de wagen, zijnde een hoger aandeel dan bij Belgen en niet-Belgen (6%-8%).

Winkelen:

1. Te voet: een vierde van de niet-Belgen verplaatst zich in/naar/van de binnenstad te voet om te gaan winkelen; bij Belgen en nieuwe Belgen is dit minder, met name 13%.
2. Fiets: Belgen en niet-Belgen verplaatsten zich significant meer met de fiets van, naar en in de binnenstad om te gaan winkelen dan nieuwe Belgen (resp. 36%-39% t.o.v. 21%).
3. Met de wagen: bij de nieuwe Belgen vinden we een hoger aandeel dat zich naar/van/in de binnenstad verplaatst met de wagen om te gaan winkelen, in vergelijking met Belgen en niet-Belgen (resp. 34% t.o.v. 13%-17%).

Ontspanning:

1. Te voet: 17% tot 22% van de niet-Belgen en nieuwe Belgen verplaatst zich te voet naar/van/in de binnenstad in het kader van ontspanningsactiviteiten (resto, cultuur, ...); bij de Belgen is dit significant minder (11%).
2. Fiets: Belgen en niet-Belgen verplaatsen zich significant meer met de fiets om zich te gaan ontspannen in vergelijking met nieuwe Belgen (resp. 37%-42% t.o.v. 18%).
3. Met de wagen: een derde van de nieuwe Belgen verplaatst zich met de wagen naar/van/in de binnenstad in het kader van ontspanning; dit is een significant hoger aandeel dan bij de overige respondenten (18%).

Diensten:

1. Fiets: vier op de tien Belgen en niet-Belgen verplaatsen zich in het kader van diensten met de fiets naar de binnenstad; dit is een significant hoger aandeel dan bij nieuwe Belgen (20%).
 2. Met de wagen: 35% van de nieuwe Belgen neemt de wagen om zich naar diensten in de binnenstad te verplaatsen; bij de overige respondenten is dit 19% tot 22%.
 3. Voor dit doel geen verplaatsing gemaakt: 17% van de Belgen heeft geen verplaatsing naar/van/in de binnenstad gemaakt in het kader van diensten; bij de niet-Belgen is dit 10% en bij de nieuwe Belgen 3% (tevens een significant verschil).
- Onderstaand worden de opvallendste verschillen met de resultaten van de **bevraging Circulatieplan uit 2017** besproken.

Verplaatsingen voor het werk: er zijn geen significante verschillen.

Verplaatsingen naar en van het werk:

1. Wagen: het gebruik van de wagen voor woon-werkverplaatsingen ligt in het huidig onderzoek hoger (27%) dan tijdens de bevraging Circulatieplan uit 2017 (20%).
2. Voor dit doel geen verplaatsing gemaakt: in voorliggend onderzoek heeft 26% van de respondenten geen werkverplaatsing gemaakt. Dit is een significant lager aandeel dan bij respondenten van de bevraging Circulatieplan uit 2017 (36%).

Les volgen (school): er zijn geen significante verschillen.

Winkelen:

1. Wagen + tram/bus: voor winkelverplaatsingen kan enkel een verschil worden vastgesteld inzake het gebruik van de wagen en vervolgens tram/bus; in de bevraging Circulatieplan bedroeg dit nog 4%, terwijl dit in voorliggend onderzoek gedaald is tot 2%.

Ontspanning:

1. Te voet: een op de zeven respondenten (15%) verplaatst zich te voet naar de binnenstad in het kader van ontspanningsactiviteiten (resto, cultuur, ...); dit is een hoger aandeel dan in de bevraging Circulatieplan uit 2017 (12%).
2. Wagen: in voorliggend onderzoek verplaatsen respondenten zich significant minder met de wagen om zich te gaan ontspannen in vergelijking met de bevraging Circulatieplan uit 2017 (resp. 20% t.o.v. 24%).

Diensten:

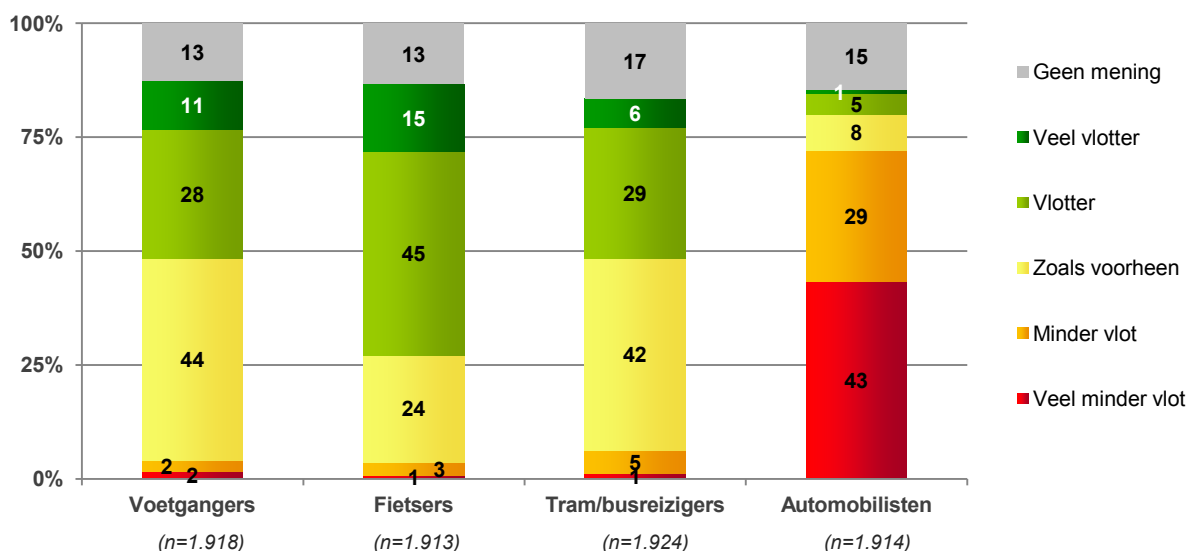
1. Te voet: een op de zeven respondenten verplaatsen zich te voet naar de dokter, bank enz. in de binnenstad (cfr. diensten); dit is een significant hoger aandeel dan in de bevraging Circulatieplan uit 2017 (10%).
2. Fiets: 38% van de respondenten verplaatsen zich in het kader van diensten met de fiets naar de binnenstad; ook dit is een significant hoger aandeel dan in de bevraging Circulatieplan uit 2017 (34%).
3. Voor dit doel geen verplaatsing gemaakt: tevens heeft 15% van de respondenten geen verplaatsing naar de binnenstad gemaakt in het kader van diensten; bij de respondenten in de bevraging Circulatieplan was dit nog 20%.

3.4.3 Bereikbaarheid van de binnenstad

3.4.3.1 VLOT VAN, NAAR OF IN DE BINNENSTAD

Op de vraag of volgens de respondent de verschillende verkeersdeelnemers zich na de invoering van het Circulatieplan vlotter van, naar en in de binnenstad kunnen verplaatsen, antwoorden vier op de tien respondenten (39%) dat voetgangers zich nu (veel) vlotter kunnen verplaatsen; 60% denkt dat fietsers zich nu (veel) vlotter kunnen verplaatsen en 35% is deze mening toegedaan inzake tram-/busreizigers. Voor wat betreft automobilisten zien we net het tegenovergestelde: bijna drie kwart van de respondenten (72%) denkt dat automobilisten zich nu (veel) minder vlot kunnen verplaatsen.

Figuur 59: Vlotter verplaatsen van, naar en in de binnenstad na invoering van Circulatieplan



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929)

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Significante verschillen **op niveau van de stadsdelen** betreffende de perceptie vlotter verplaatsen van, naar en in de binnenstad na de invoering van het Circulatieplan:

Voetgangers

Respondenten in Gent Centrum hebben significant meer de indruk dat voetgangers zich (veel) vlotter kunnen verplaatsen dan respondenten in Gent Rand en Gent Zuidwest (resp. 46% t.o.v. 36%).

Fietsers

Dit is ook het geval voor wat de fietsers betreft: bij respondenten in Gent Centrum leeft significant meer de perceptie dat fietsers zich (veel) vlotter kunnen verplaatsen dan bij respondenten in Gent Rand (resp. 67% t.o.v. 56%); deze laatste duiden vaker 'geen mening' aan (i.c. 16% t.o.v. 9% in Gent Centrum).

Tram- of busreizigers

Zoals reeds gesteld denken vier op de tien Gentenaren dat tram-/busreizigers zich even vlot als voorheen kunnen verplaatsen. Respondenten in Gent Centrum laten een hoger aandeel noteren (47%) dan in Gent Rand (39%).

Automobilisten

Acht op de tien respondenten (78%) uit Gent Noordoost denkt dat automobilisten zich nu (veel) minder vlot kunnen verplaatsen; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten uit Gent Centrum en Gent Rand (69%). In Gent Rand noteren we tevens een hoger aandeel met 'geen mening' (18%) vergeleken met Gent Noordoost (11%).

- Onderstaand worden de significante verschillen **naar ligging van de woonplaats ten aanzien van de stadsring R40** besproken:

Voetgangers

Respondenten die binnen de stadsring R40 wonen hebben significant meer de indruk dat voetgangers zich (veel) vlotter kunnen verplaatsen dan respondenten die rond de stadsring R40 wonen (resp. 43% t.o.v. 36%). Anderzijds duiden deze laatste vaker 'geen mening' aan (17%), vervolgens zij die buiten de stadsring wonen (12%) en tot slot de respondenten woonachtig binnen de stadsring (8%).

Fietsers

Ook inzake fietsers leeft bij respondenten binnen de stadsring significant meer de perceptie dat fietsers zich (veel) vlotter kunnen verplaatsen dan bij respondenten rond de stadsring (resp. 64% t.o.v. 56%); deze laatste duiden het vaakst 'geen mening' aan (i.c. 18% t.o.v. 9%-13%).

Tram- of busreizigers

Er zijn geen significante verschillen.

Automobilisten

Drie vierde van de respondenten die binnen of buiten de stadsring wonen (73%-76%), vermoeden dat automobilisten zich nu (veel) minder vlot kunnen verplaatsen, vergeleken met respondenten die rond de stadsring wonen (65%). Bij respondenten woonachtig rond de stadsring R40 noteren we tevens een hoger aandeel met 'geen mening' (21%) vergeleken met respondenten die binnen of buiten de stadsring R40 wonen (12%).

- Naar **leeftijd** is geen noemenswaardige samenhang vast te stellen.
- Onderstaand worden de significante verschillen naar **geslacht** besproken:

Voetgangers

Er zijn geen significante verschillen.

Fietsers

5% van de vrouwen heeft de indruk dat fietsers zich sinds de invoering van het Circulatieplan (veel) minder vlot kunnen verplaatsen (in/van/naar de binnenstad), in tegenstelling tot 3% van de mannen. Mannen denken veeleer dat dit even vlot gaat zoals voorheen (i.c. 26% t.o.v. 21% van de vrouwen). Vrouwen duiden tevens vaker 'geen mening' aan (i.c. 16% t.o.v. 11% van de mannen).

Tram- of busreizigers

Eenzelfde vaststelling geldt inzake tram- en busreizigers: vrouwen zijn proportioneel meer dan mannen van mening dat deze groep zich nu (veel) minder vlot kan verplaatsen (resp. 8% t.o.v. 4%).

Automobilisten

Er zijn geen significante verschillen.

- Ook de **herkomst** van de respondent blijkt een invloed te hebben op de perceptie inzake de mate waarin verscheidene verkeersdeelnemers zich vlotter van, naar en in de binnenstad kunnen verplaatsen, sinds de invoering van het Circulatieplan:

Voetgangers

Belgen en nieuwe Belgen hebben significant meer de indruk dat voetgangers zich even vlot zoals voorheen kunnen verplaatsen in vergelijking met niet-Belgen (resp. 41%-47% t.o.v. 30%). Van de nieuwe Belgen vindt 9% dat voetgangers zich (veel) minder vlot kunnen verplaatsen, in vergelijking met 3% bij de Belgen. Bij de niet-Belgen noteren we het hoogste aandeel 'geen mening' (27% t.o.v. 10%-13%).

Fietsers

Zes op de tien (61%) Belgen denkt dat fietsers zich nu (veel) vlotter kunnen verplaatsen; bij niet-Belgen is dit significant minder (50%). Bij deze laatste noteren we opnieuw het hoogste aandeel 'geen mening' (22% t.o.v. 10%-12%).

Tram- of busreizigers

Belgen en nieuwe Belgen hebben significant meer de indruk dat tram-/busreizigers zich even vlot zoals voorheen kunnen verplaatsen in vergelijking met niet-Belgen (resp. 40%-45% t.o.v. 26%). Van de nieuwe Belgen vindt 9% dat voetgangers zich (veel) minder vlot kunnen verplaatsen, in vergelijking met 3% bij de niet-Belgen. Bij de niet-Belgen noteren we het hoogste aandeel 'geen mening' (32% t.o.v. 13%-14%).

Automobilisten

Inzake automobilisten vinden we dat niet-Belgen meer de indruk hebben dat deze groep zich (veel) vlotter kan verplaatsen dan voorheen in vergelijking met Belgen (resp. 10% t.o.v. 5%). Belgen, alsook nieuwe Belgen, denken op hun beurt dat automobilisten zich nu (veel) minder vlot kunnen verplaatsen (resp. 74%-78% t.o.v. 55% bij niet-Belgen). Opnieuw noteren we het hoogste aandeel 'geen mening' bij niet-Belgen (29% t.o.v. 9%-13%).

- Onderstaand worden de significante verschillen tussen voorliggend onderzoek en de **bevraging Circulatieplan uit 2017** besproken:

Voetgangers

Er zijn geen significante verschillen.

Fietsers

In de bevraging Circulatieplan uit 2017 was nog 4% van de respondenten van mening dat fietsers zich sinds de invoering van het Circulatieplan (veel) minder vlot kunnen verplaatsen (in/van/naar de binnenstad). In het huidig onderzoek ligt dit aandeel significant lager (4%), maar zien we wel een hoger aandeel respondenten zonder mening (11% t.o.v. 8% in 2017).

Tram- of busreizigers

Er zijn geen significante verschillen.

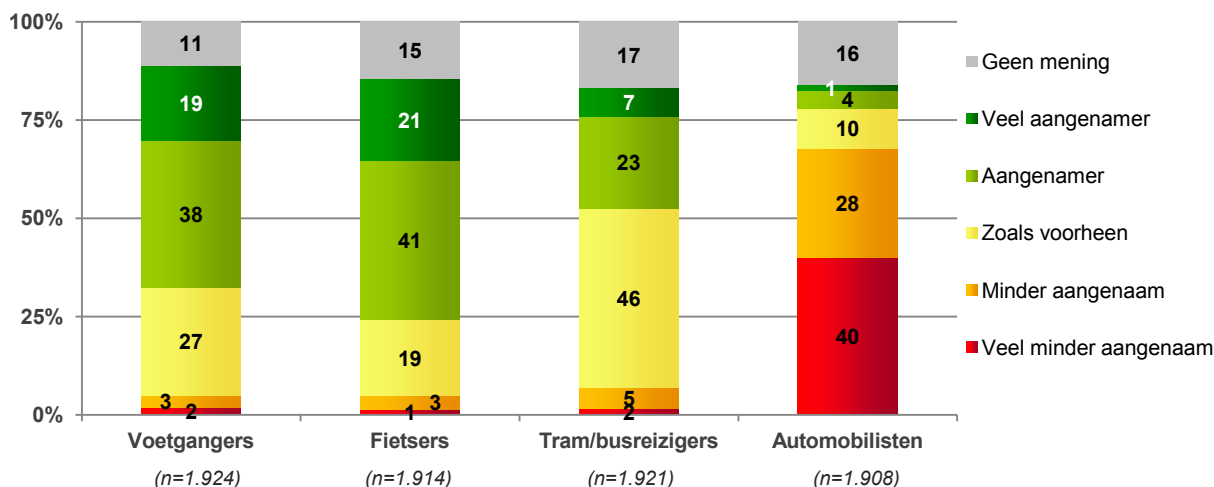
Automobilisten

Er zijn geen significante verschillen.

3.4.3.2 AANGENAAM VAN, NAAR OF IN DE BINNENSTAD

Voor zes op de tien bevroagden lijken zowel de verplaatsingen te voet als de verplaatsingen met de fiets (veel) aangenamer te zijn (resp. 57% en 61%). Inzake verplaatsingen van bus- of tramreizigers denkt 31% dat deze (veel) aangenamer zijn en bijna de helft (46%) dat ze even aangenaam zijn zoals voorheen. Een ander verhaal zien we voor wat betreft automobilisten: zeven op de tien (68%) respondenten hebben de indruk dat de verplaatsingen van, naar en in de binnenstad na de invoering van het Circulatieplan (veel) minder aangenaam zijn voor automobilisten.

Figuur 60: Aangenamer verplaatsen van, naar en in de binnenstad na invoering van Circulatieplan



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929)

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Significante verschillen **op niveau van de stadsdelen** inzake de perceptie aangenamer verplaatsen van, naar en in de binnenstad na de invoering van het Circulatieplan:

Voetgangers

Respondenten in Gent Centrum hebben significant meer de indruk dat de verplaatsingen voor de voetgangers (veel) aangenamer zijn dan respondenten in de overige stadsdelen (resp. 67% t.o.v. 54%-55%). In Gent Rand noteren we een hoger aandeel 'geen mening' (14%) vergeleken met Gent Centrum (6%).

Fietsers

Geen significante verschillen.

Tram- of busreizigers

Geen significante verschillen.

Automobilisten

Zeven op de tien respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (72%-74%) hebben de indruk dat de autoverplaatsingen (veel) minder aangenamer zijn; in Gent Rand ligt dit aandeel significant lager (63%) en ook het aandeel in Gent Centrum ligt significant lager (64%) vergeleken met dit in Gent Noordoost (74%). Voorts noteren we in Gent Rand opnieuw een hoger aandeel respondenten met 'geen mening' (21%) vergeleken met Gent Noordoost en Gent Zuidwest (11%-13%); ook Gent Centrum kent een hoger aandeel 'geen mening' (17%) vergeleken met Gent Noordoost (11%).

- Ook naar ligging van de woonplaats **binnen, rond of buiten de stadsring**, zijn er significante verschillen:

Voetgangers

Respondenten die binnen de stadsring wonen, hebben significant meer de indruk dat de verplaatsingen voor de voetgangers (veel) aangenamer zijn dan respondenten die rond of buiten de stadsring wonen (resp. 63% t.o.v. 54%). Respondenten woonachtig rond de stadsring, duiden het vaakst 'geen mening' aan (16% t.o.v. 7%-11%).

Fietsers

Voor fietsers vinden we enkel een significant verschil met betrekking tot 'geen mening': dit aandeel ligt hoger bij respondenten die rond de stadsring wonen (20% t.o.v. 11%-14%).

Tram- of busreizigers

Geen significante verschillen.

Automobilisten

Zeven op de tien respondenten die buiten de stadsring wonen (73%) hebben de indruk dat de autoverplaatsingen (veel) minder aangenamer zijn; bij respondenten die binnen of rond de stadsring wonen, ligt dit significant lager (60%-66%). Opnieuw noteren we voor respondenten woonachtig rond de stadsring het hoogste aandeel 'geen mening' (23% t.o.v. 12%-16%).

- Naar **leeftijd** van de respondent kan slechts één significant verband worden vastgesteld: hoe ouder de respondent, hoe meer hij/zij van mening is dat voetgangers zich nu (veel) minder aangenaam kunnen verplaatsen (0,116).

- Onderstaand worden de significante verschillen naar **geslacht** besproken:

Voetgangers

Er zijn geen significante verschillen.

Fietsers

22% van de mannen is van mening dat fietsers zich sinds de invoering van het Circulatieplan even aangenaam als voorheen kunnen verplaatsen; bij de vrouwen ligt dit aandeel significant lager (17%); deze laatste duiden vaker 'geen mening' aan (17% t.o.v. 12% van de mannen).

Tram- of busreizigers

Er zijn geen significante verschillen.

Automobilisten

Er zijn geen significante verschillen.

- Onderstaand worden de significante verschillen naar **herkomst** besproken:

Voetgangers

59% van de Belgen heeft de indruk dat voetgangers zich (veel) aangenamer kunnen verplaatsen; bij de nieuwe Belgen ligt dit aandeel significant lager (47%). Bij deze laatste vindt 10% dat voetgangers zich nu (veel) minder aangenaam kunnen verplaatsen (t.o.v. 1%-5% bij Belgen en niet-Belgen). In vergelijking met niet-Belgen denken nieuwe Belgen ook meer dat voetgangers zich nu even aangenaam zoals voorheen kunnen verplaatsen (resp. 21% t.o.v. 32%). Inzake 'geen mening' vinden we een beduidend hoger aandeel bij niet-Belgen (27% t.o.v. 9%-11%).

Fietsers

Zes op de tien Belgen (63%) vindt dat fietsers zich nu (veel) aangenamer kunnen verplaatsen, in tegenstelling tot 53%-54% van de niet-Belgen en nieuwe Belgen. Bij nieuwe Belgen noteren we een hoger aandeel respondenten die denken dat fietsers zich even aangenaam zoals voorheen kunnen verplaatsen (26% t.o.v. 14%-19% bij Belgen en niet-Belgen). Voorts zijn nieuwe Belgen ook meer van mening dan Belgen dat fietsers zich nu (veel) minder vlot kunnen verplaatsen (resp. 9% t.o.v. 4%). Inzake 'geen mening' vinden we een beduidend hoger aandeel bij niet-Belgen (26% t.o.v. 10%-13%).

Tram- of busreizigers

Een op zeven nieuwe Belgen (13%) denkt dat tram-/busreizigers zich nu (veel) minder vlot kunnen verplaatsen; bij Belgen en niet-Belgen is dit slechts 4% tot 6%. Belgen en nieuwe Belgen zijn vaker van mening dat deze groep zich even vlot zoals voorheen kan verplaatsen (43%-49% t.o.v. 29% van de niet-Belgen); deze laatste kent opnieuw het hoogste aandeel 'geen mening' (35% t.o.v. 12%-15%).

Automobilisten

Een op de tien niet-Belgen (11%) denkt dat automobilisten zich nu (veel) aangenamer kunnen verplaatsen; bij Belgen is dit slechts 5%. Belgen, alsook nieuwe Belgen, vermoeden meer dan niet-Belgen dat automobilisten zich nu (veel) minder aangenaam kunnen verplaatsen (resp. 70%-72% t.o.v. 47%). Ook voor deze groep duiden niet-Belgen het vaakst 'geen mening' aan (31% t.o.v. 11%-14%).

- Onderstaand worden de significante verschillen tussen voorliggend onderzoek en de **bevraging Circulatieplan uit 2017** besproken:

Voetgangers

In voorliggend onderzoek heeft 9% van de respondenten geen mening over hoe meer/minder aangenaam voetgangers zich van, naar en in de binnenstad kunnen verplaatsen sinds de invoering van het Circulatieplan; in de bevraging Circulatieplan uit 2017 was dit slechts 6%.

Fietsers

In de bevraging Circulatieplan uit 2017 was nog 7% van de respondenten van mening dat fietsers zich sinds de invoering van het Circulatieplan (veel) minder aangenaam kunnen verplaatsen (in/van/naar de binnenstad). In het huidig onderzoek ligt dit aandeel significant lager (5%), maar zien we wel een hoger aandeel respondenten zonder mening (12% t.o.v. 8% in 2017).

Tram- of busreizigers

Er zijn geen significante verschillen.

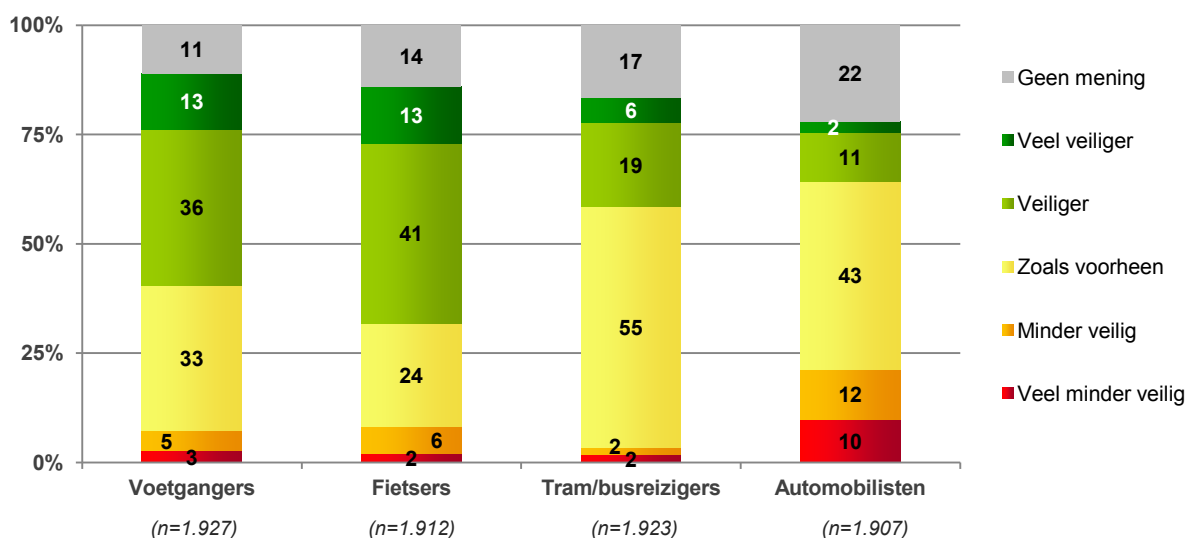
Automobilisten

Er zijn geen significante verschillen.

3.4.3.3 VEILIG VAN, NAAR OF IN DE BINNENSTAD

Volgens ongeveer de helft van de respondenten kunnen zowel voetgangers als fietsers zich (veel) veiliger verplaatsten van, naar en in de binnenstad sinds de invoering van het Circulatieplan. Voor respectievelijk 55% en 43% van de respondenten blijft de situatie voor de bus- of tramreizigers en de automobilisten even veilig als voorheen.

Figuur 61: Veiliger verplaatsen van, naar en in de binnenstad na invoering van Circulatieplan



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929)

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Significante verschillen op niveau van de stadsdelen betreffende de perceptie veiliger verplaatsen van, naar en in de binnenstad na de invoering van het Circulatieplan:

Voetgangers

Respondenten in Gent Centrum hebben significant meer de indruk dat de voetgangers zich (veel) veiliger kunnen verplaatsen dan respondenten in Gent Rand (resp. 57% t.o.v. 44%). Een op de tien respondenten (10%) uit Gent Noordoost denkt dat voetgangers zich nu (veel) minder vlot kunnen verplaatsen; dit is een significant hoger aandeel dan in Gent Zuidwest (5%). Tot slot duiden respondenten uit Gent Rand vaker 'geen mening' aan (16%) in vergelijking met zij uit Gent Centrum en Gent Noordoost (7%-8%).

Fietsers

Geen significante verschillen.

Tram- of busreizigers

Geen significante verschillen.

Automobilisten

17% van de respondenten uit Gent Centrum tegenover 10% van zij uit Gent Zuidwest, denken dat de automobilisten zich (veel) veiliger kunnen verplaatsen na de invoering van het Circulatieplan. Opnieuw zien we in Gent Rand een hoger aandeel 'geen mening' (27%), deze keer ten opzichte van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (19%).

- Ook de ligging van de **woonplaats van de respondent** (binnen, rond of buiten de stadsring R40) heeft een invloed op de perceptie die respondenten denken inzake hoeveel veiliger verkeersdeelnemers zich kunnen verplaatsen na de invoering van het Circulatieplan:

Voetgangers

Respondenten woonachtig binnen de stadsring hebben significant meer de indruk dat voetgangers zich (veel) veiliger kunnen verplaatsen dan respondenten die rond de stadsring wonen (resp. 52% t.o.v. 45%). Deze laatste duiden vaker dan respondenten die binnen of buiten de stadsring wonen, 'geen mening' aan (resp. 17% t.o.v. 8%-9%).

Fietsers

Voor fietsers vinden we enkel een significant verschil inzake 'geen mening': respondenten die rond de stadsring wonen, hebben vaker 'geen mening' dan zij die er buiten wonen (resp. 18% t.o.v. 13%).

Tram- of busreizigers

28% van de respondenten die binnen de stadsring wonen, denken dat tram-/busreizigers zich nu (veel) veiliger kunnen verplaatsen van, naar en in de binnenstad; bij respondenten die buiten de stadsring wonen, ligt dit aandeel significant lager, met name 22%.

Automobilisten

Ook inzake automobilisten vinden we dat respondenten die binnen de stadsring wonen, vaker denken dat deze groep zich nu (veel) veiliger kan verplaatsen vergeleken met respondenten die buiten de stadsring wonen (resp. 17% t.o.v. 11%). Rond de stadsring vinden we het laagste aandeel respondenten die denken dat automobilisten zich nu (veel) minder veilig kunnen verplaatsen (17% t.o.v. 23%-24% binnen of buiten de stadsring); bij hen – rond de stadsring – noteren we wel een hoger aandeel 'geen mening' (29% t.o.v. 19%-21% binnen of buiten de stadsring).

- Naar **leeftijd** van de respondent vinden we dat hoe ouder de respondent, hoe meer hij/zij van mening is dat zowel voetgangers, fietsers als automobilisten zich nu (veel) minder veilig kunnen verplaatsen dan voorheen (resp. 0,138, 0,108 en 0,110).
- Naar **geslacht** kan slechts voor fietsers een significant verschil worden vastgesteld en dan nog enkel voor de categorie 'geen mening': 16% van de vrouwen stelt geen mening te hebben over de mate waarin fietsers zich nu veiliger (of niet) kunnen verplaatsen; bij de mannen ligt dit aandeel significant lager (12%).
- Onderstaand worden de significante verschillen naar **herkomst** besproken:

Voetgangers

De helft (50%) van de Belgen heeft de indruk dat voetgangers zich (veel) veiliger kunnen verplaatsen; bij de nieuwe Belgen ligt dit aandeel significant lager (39%). Deze laatste – samen met Belgen – vinden vaker dan niet-Belgen, dat het even veilig is als voorheen (resp. 35%-39% t.o.v. 18%). Voorts vinden we nog dat niet-Belgen het vaakst 'geen mening' aanduiden (27%), vervolgens nieuwe Belgen (15%) en tot slot Belgen (8%).

Fietsers

Ook inzake fietsers, hebben Belgen vaker de indruk dat deze groep zich (veel) veiliger kan verplaatsen (56%) vergeleken met nieuwe Belgen (46%). Beide voornoemde groepen zijn ook vaker van mening dat fietsers zich even veilig als voorheen kunnen verplaatsen (24%-31%), in vergelijking met niet-Belgen (15%). Deze laatste kent een hoger aandeel respondenten – vergeleken met Belgen – die vinden dat fietsers zich (veel) minder veilig kunnen verplaatsen na de invoering van het Circulatieplan (resp. 13% t.o.v. 7%). Voorts duiden ze ook vaker dan Belgen en nieuwe Belgen 'geen mening' aan (resp. 23% t.o.v. 12%-14%).

Tram- of busreizigers

De helft van de Belgen en nieuwe Belgen (52% tot 59%) gaan er vanuit dat tram-/busreizigers zich even veilig als voorheen kunnen verplaatsen; bij niet-Belgen ligt dit aandeel significant lager (35%). Deze laatste duiden opnieuw het vaakst 'geen mening' aan (33% t.o.v. 14%-16%).

Automobilisten

Ook inzake automobilisten zijn Belgen meer dan niet-Belgen van mening dat deze groep zich even veilig als voorheen kan verplaatsen (resp. 45% t.o.v. 33%). Niettegenstaande kennen Belgen – alsook nieuwe Belgen – een hoger aandeel dat vindt dat automobilisten zich (veel) minder veilig kunnen verplaatsen (resp. 22% en 31%; tevens significant), vergeleken met niet-Belgen (10%). Tot slot vinden we alweer het hoogste aandeel 'geen mening' bij niet-Belgen (41% t.o.v. 16%-20%).

- Onderstaand worden de significante verschillen tussen voorliggend onderzoek en de bevraging **Circulatieplan uit 2017** besproken:

Voetgangers

Er zijn geen significante verschillen.

Fietsers

In voorliggend onderzoek heeft 11% van de respondenten geen mening over hoe meer/minder veilig fietsers zich van, naar en in de binnenstad kunnen verplaatsen sinds de invoering van het Circulatieplan; in de bevraging Circulatieplan uit 2017 was dit slechts 8%.

Tram- of busreizigers

Er zijn geen significante verschillen.

Automobilisten

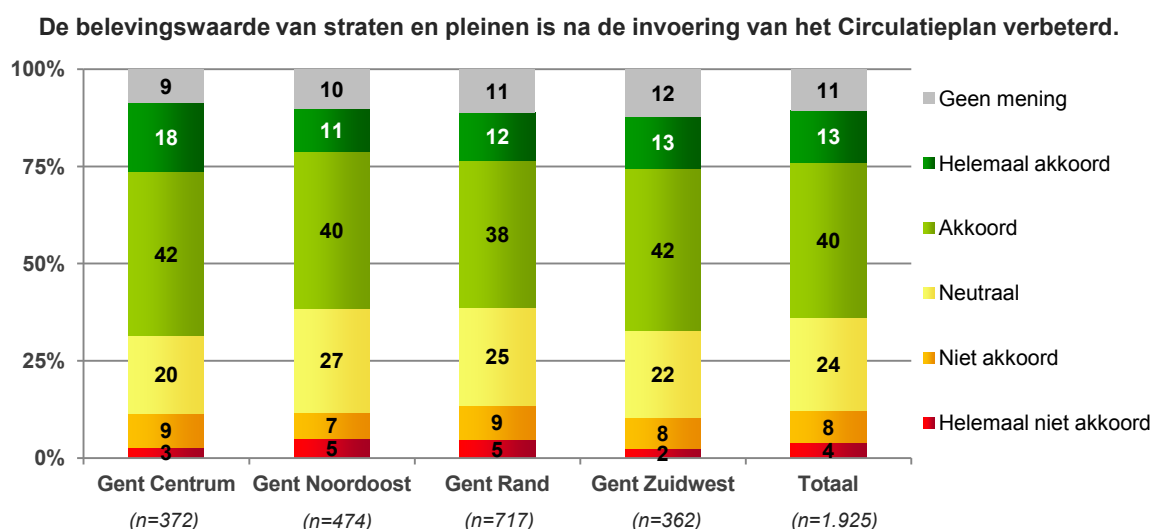
Er zijn geen significante verschillen.

3.4.4 Verkeersleefbaarheid in de binnenstad

3.4.4.1 STELLING: DE BELEVINGSWAARDE VAN STRATEN EN PLEINEN IS NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VERBETERD

Iets meer dan de helft van de respondenten (53%) vindt dat de belevingswaarde van straten en pleinen na de invoering van het Circulatieplan verbeterd is. 12% vindt dat dit niet het geval is en 24% neemt hier een neutrale houding aan. 11% van de Gentenaren heeft hierover geen mening.

Figuur 62: Verkeersleefbaarheid in de binnenstad (1), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 4 'geen antwoord')

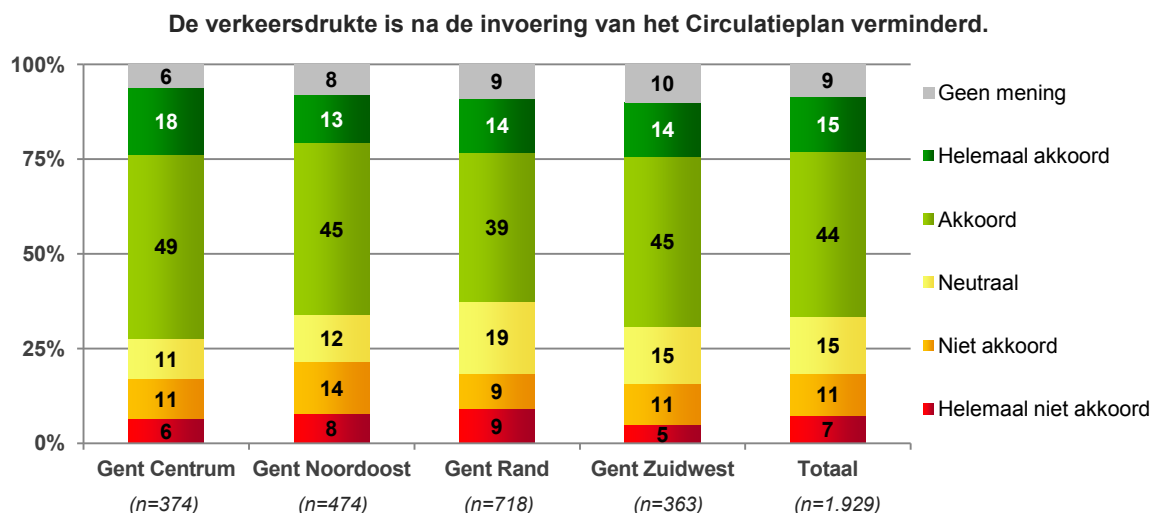
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er kunnen geen significante verschillen tussen de stadsdelen noteren.
- 28% van de respondenten waarvan de ligging van de woonplaats rond de stadsring is gesitueerd, stelt zich t.a.v. de vernoemde stelling significant meer neutraal op dan de bewoners binnen de R40 (20%).
- De verschillen tussen de sectoren binnen R40 zijn niet significant.
- Er is geen significant verschil naar de ligging van het werk of de school binnen of buiten de stadsring R40.
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- Naar leeftijd kan geen noemenswaardig verband worden vastgesteld.
- Belgen en niet-Belgen zijn meer van mening dat de belevingswaarde van straten en pleinen na de invoering van het Circulatieplan is verbeterd (57%-65%), in vergelijking met nieuwe Belgen (30%).

3.4.4.2 STELLING: DE VERKEERSDRUKTE IS NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VERMINDERD

Zes op de tien respondenten (59%) vinden dat de verkeersdrukke in de binnenstad na de invoering van het Circulatieplan is verminderd. Voor 18% van de Gentenaren is dit niet het geval. 15% van de respondenten geeft een neutraal antwoord en 9% heeft geen mening.

Figuur 63: Verkeersleefbaarheid in de binnenstad (2), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929)

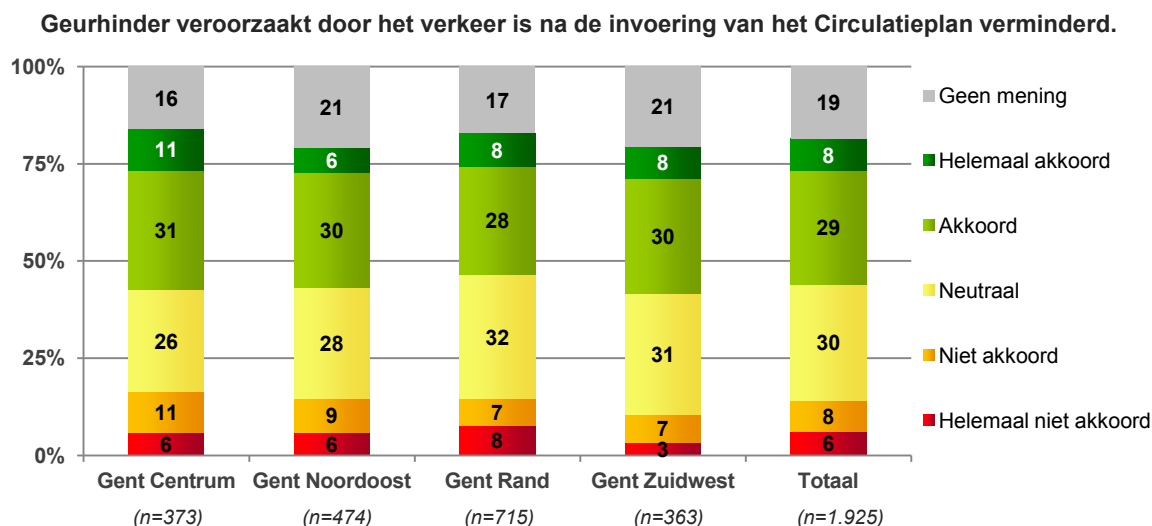
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er zijn significant meer inwoners van Gent Centrum die deze stelling (helemaal) onderschrijven in vergelijking met deze van Gent Rand (resp. 70% t.o.v. 59%). De inwoners van Gent Rand stellen zich significant meer neutraal op dan zij van Gent Centrum en Gent Noordoost (resp. 21% t.o.v. 11%-13%).
- Respondenten die rond de R40 wonen, blijven meer neutraal inzake de stelling dat de verkeersdrukke verminderd is na de invoering van het CP tegenover zij die woonachtig zijn binnen de R40 alsook buiten de R40 (resp. 20% t.o.v. 12% en 14%). Voor telkens 13% van de Gentenaren binnen de R40 en buiten de R40, is de verkeersdrukke niet verminderd. Dit zijn significant hogere aandelen dan zij die wonen rond de R40 (7%).
- Naar sectoren binnen de R40 beschouwd, stellen we vast dat zeven op de tien respondenten (72%) die in de omgeving van de Coupure wonen, vinden dat de verkeersdrukke verminderd is sinds de invoering van het Circulatieplan; bij respondenten in de omgeving van de Brugse Poort, ligt dit aandeel significant lager (50%). Voorts noteren we in de Brugse Poort een hoger aandeel respondenten dat zich neutraal opstelt (23%) vergeleken met de Coupure en Portus Ganda (6%-8%).
- Er is geen significant verschil naar ligging van werk of school (binnen vs. buiten R40).
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- Naar leeftijd kan geen verband worden vastgesteld.
- Belgen zijn meer van mening dat de verkeersdrukke na de invoering van het Circulatieplan is verminderd (69%), in vergelijking met niet-Belgen (52%) en nieuwe Belgen (37%); ook het verschil tussen beide laatstgenoemde is significant.

3.4.4.3 STELLING: GEURHINDER VEROOorzaakt DOOR HET VERKEER IS NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VERMINDERD

Bijna vier op de tien respondenten zijn van mening dat de geurhinder veroorzaakt door het verkeer, na de invoering van het Circulatieplan, is verminderd; 14% vindt van niet. Drie op de tien respondenten (30%) stellen zich neutraal op en 19% heeft geen mening.

Figuur 64: Verkeersleefbaarheid in de binnenstad (3), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 4 'geen antwoord')

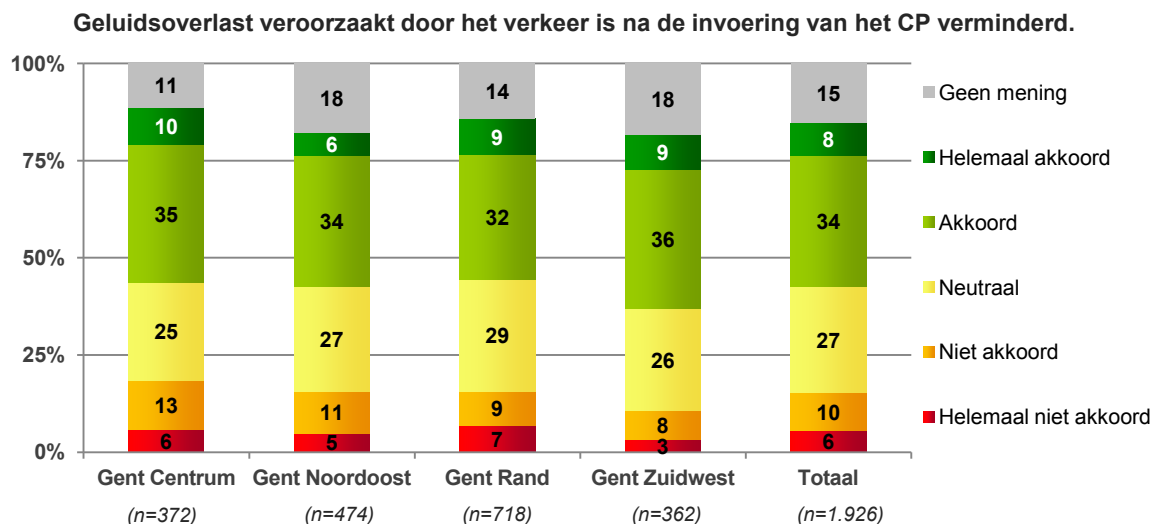
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er zijn geen significante verschillen tussen de vier stadsdelen.
- Voor 23% van de inwoners binnen de stadsring is de geurhinder veroorzaakt door het verkeer (helemaal) niet verminderd na de invoering van het Circulatieplan; de inwoners rond en buiten de R40 laten hier een significant lager aandeel noteren (14%-16%).
- De verschillen tussen de sectoren binnen R40 zijn niet significant.
- Er is geen verschil naar ligging van werk/school binnen of buiten de stadsring R40.
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- Naar leeftijd kan geen verband worden vastgesteld.
- De helft van de Belgen (49%) vindt dat de geurhinder van verkeer na de invoering van het Circulatieplan is verminderd; dit in tegenstelling tot 29% bij de nieuwe Belgen. Van laatstgenoemde gaat een derde (33%) (helemaal) niet akkoord ten opzichte van 15% tot 17% bij Belgen en niet-Belgen.

3.4.4.4 STELLING: GELUIDSOVERLAST VEROORZAAKT DOOR HET VERKEER IS NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VERMINDERD

Vier op de tien respondenten (42%) vinden dat de geluidsoverlast veroorzaakt door het verkeer in de binnenstad, na invoering van het Circulatieplan is verminderd. Voor 18% is dit niet het geval en 27% van de respondenten geeft een neutraal antwoord. Nog eens 15% heeft ter zake geen mening.

Figuur 65: Verkeersleefbaarheid in de binnenstad (4), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 3 'geen antwoord')

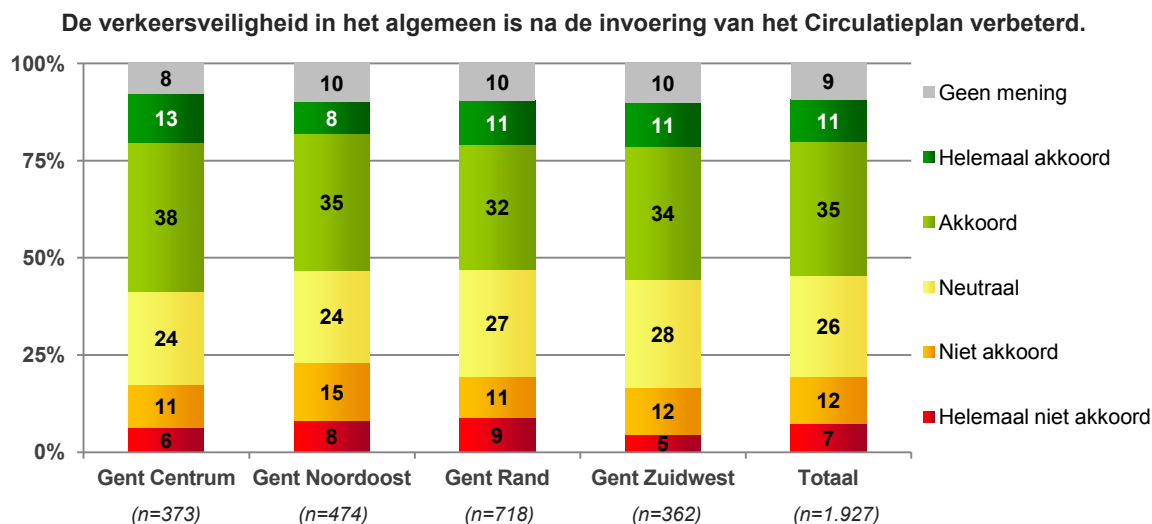
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er zijn geen significante verschillen tussen de stadsdelen.
- Voor 23% van de inwoners binnen de stadsring is de geluidsoverlast veroorzaakt door het verkeer niet verminderd na de invoering van het Circulatieplan. De inwoners rond en buiten de R40 laten hier een significant lager aandeel noteren (resp. 11% en 13%).
- De verschillen tussen de sectoren binnen R40 zijn niet significant.
- Er is geen significant verschil naar de ligging van het werk of de school binnen of buiten de stadsring R40.
- 36% van de vrouwen stelt zich neutraal op ten aanzien van deze stelling; bij de mannen is dit slechts 29%.
- Naar leeftijd kan geen verband worden vastgesteld.
- De helft van de Belgen (53%) vindt dat de geluidsoverlast van verkeer na de invoering van het Circulatieplan is verminderd; dit in tegenstelling tot 35% bij de nieuwe Belgen. Van laatstgenoemde gaat 36% niet akkoord met deze stelling ten opzichte van 13% tot 16% bij Belgen en niet-Belgen.

3.4.4.5 STELLING: DE VERKEERSVEILIGHEID IS NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VERBETERD

46% van de Gentenaren vindt dat de verkeersveiligheid in de binnenstad na de invoering van het Circulatieplan verbeterd is; 19% geeft hier een negatief antwoord. Daarnaast neemt een kwart van de respondenten (26%) hierin een neutrale houding aan en 9% heeft er geen mening over.

Figuur 66: Verkeersveiligheid in de binnenstad (5), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 2 'geen antwoord')

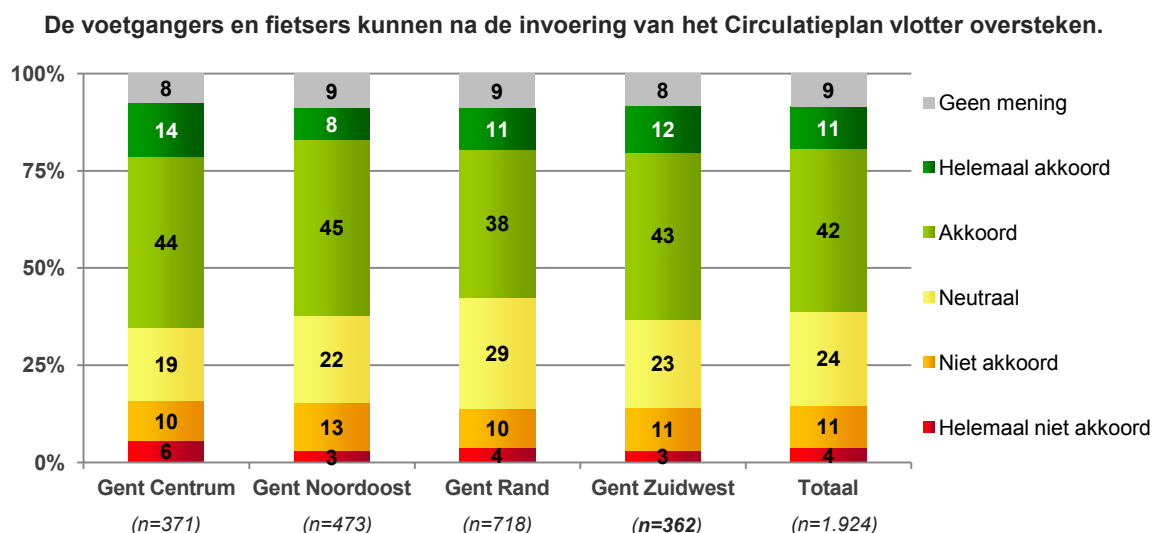
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Ook is er geen significantie naar locatie van de woonplaats (binnen, rond en buiten de stadsring R40).
- De verschillen tussen de sectoren binnen R40 zijn niet significant.
- Een vierde van de respondenten (26%) die binnen de stadsring werken of naar school gaan, vinden niet dat de verkeersveiligheid verbeterd is sinds de invoering van het Circulatieplan; dit in tegenstelling tot 18% van wie buiten de stadsring werkt of naar school gaat.
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- Naar leeftijd kan geen noemenswaardig verband worden vastgesteld.
- De helft van de Belgen en niet-Belgen (47%-54%) vindt dat de verkeersveiligheid is verbeterd sinds de invoering van het Circulatieplan; dit in tegenstelling tot 29% van de nieuwe Belgen. Van laatstgenoemde gaat 36% niet akkoord met deze stelling ten opzichte van 20% bij de Belgen en niet-Belgen.

3.4.4.6 STELLING: VOETGANGERS EN FIETSERS KUNNEN NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VLOTTER OVERSTEKEN

Iets meer dan de helft van de respondenten (53%) vindt dat voetgangers en fietsers na de invoering van het Circulatieplan vlotter kunnen oversteken in de binnenstad; 15% neemt hierin een negatief standpunt in. Een vierde (24%) blijft neutraal en 9% heeft geen mening.

Figuur 67: Verkeersleefbaarheid in de binnenstad (6), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 5 'geen antwoord')

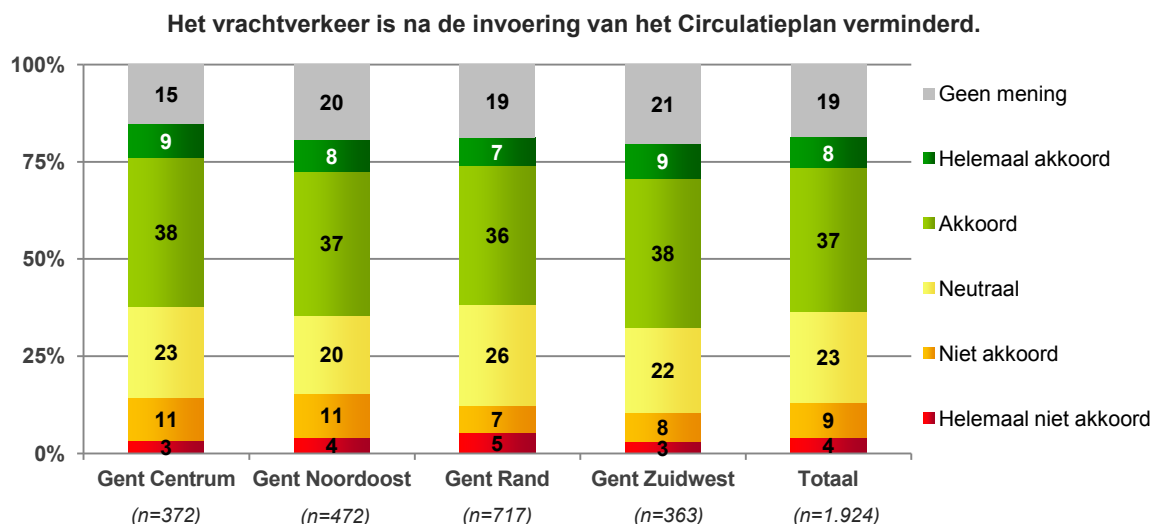
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- In Gent Centrum vinden meer respondenten dan in Gent Rand dat voetgangers en fietsers vlotter kunnen oversteken sinds de invoering van het Circulatieplan (resp. 62% t.o.v. 53%). In Gent Rand neemt men eerder een neutrale houding aan (31%) vergeleken met Gent Centrum (21%).
- Voor 6% van de inwoners binnen de stadsring R40 kunnen de voetgangers en fietsers na de invoering van het Circulatieplan vlotter oversteken. De inwoners rond de R40 en buiten de R40 laten hier een significant lager aandeel noteren (telkens 3%).
- De verschillen tussen de sectoren binnen R40 zijn niet significant.
- Wie buiten de stadsring werkt of naar school gaat, is positiever omtrent het vlotter kunnen oversteken van voetgangers en fietsers sinds de invoering van het Circulatieplan (64% akkoord en 11% niet akkoord) in vergelijking met wie binnen de stadsring werkt of naar school gaat (55% akkoord en 22% niet akkoord).
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- Naar leeftijd kan een zwak verband worden vastgesteld: hoe ouder de respondent, hoe minder hij/zij van mening is dat voetgangers en fietsers vlotter kunnen oversteken na de invoering van het Circulatieplan (0,116).
- Zes op de tien Belgen (59%) vindt dat voetgangers en fietsers vlotter kunnen oversteken sinds de invoering van het Circulatieplan; bij de nieuwe Belgen is 48% deze mening toegedaan. Van deze laatste gaat 20% niet akkoord met deze stelling ten opzichte van 10% bij de niet-Belgen.

3.4.4.7 STELLING: HET VRACHTVERKEER IS NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VERMINDERD

Volgens 45% van de Gentenaren is het vrachtverkeer in de binnenstad verminderd na de invoering van het Circulatieplan. 13% gaat hier niet mee akkoord en 23% stelt zich neutraal op. Een relatief groot aandeel van de respondenten (19%) heeft ter zake geen mening.

Figuur 68: Verkeersleefbaarheid in de binnenstad (7), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 5 'geen antwoord')

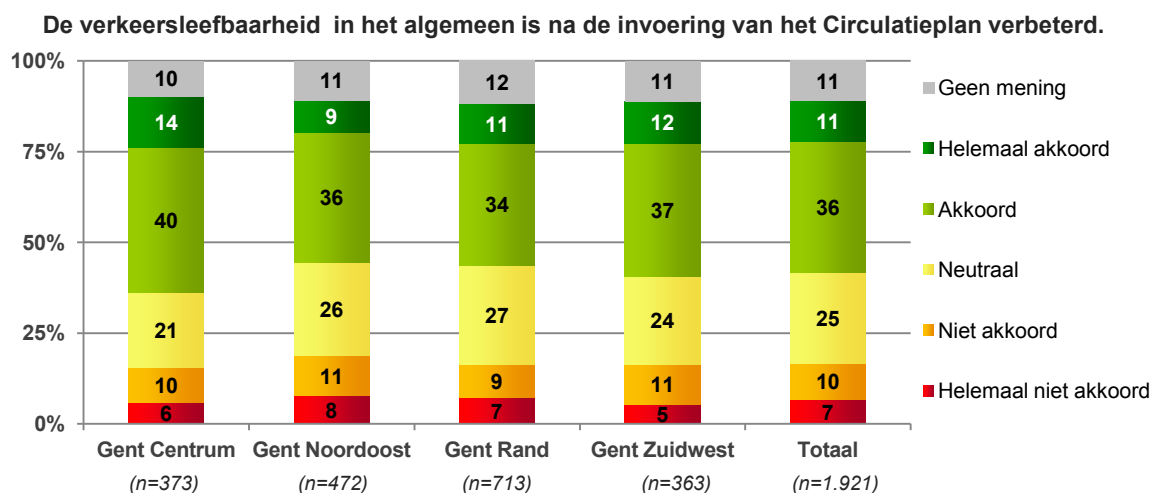
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Naar stadsdelen zijn er geen significant verschillen.
- De respondenten waarvan de ligging van de woonplaats enerzijds binnen de stadsring en anderzijds buiten de R40 is gesitueerd vinden significant meer dat het vrachtverkeer niet verminderd is ten opzichte van de respondenten die wonen rond de stadsring (resp. 11% en 10% t.o.v. 6%).
- De verschillen tussen de sectoren binnen R40 zijn niet significant.
- Een vijfde van de respondenten (22%) die binnen de stadsring werken of naar school gaan, vindt niet dat het vrachtverkeer verminderd is na de invoering van het Circulatieplan; dit ten opzichte van 12% van de respondenten die buiten de stadsring werken of naar school gaan.
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- Naar leeftijd kan geen verband worden vastgesteld.
- Belgen en niet-Belgen zijn meer van mening dat het vrachtverkeer na de invoering van het Circulatieplan is verminderd (51%-59%); bij de nieuwe Belgen is 38% deze mening toegedaan. Van hen gaat 27% niet akkoord met deze stelling ten opzichte van 14%-15% bij de Belgen en niet-Belgen.

3.4.4.8 STELLING: DE VERKEERSLEEFBAARHEID IN HET ALGEMEEN IS NA DE INVOERING VAN HET CIRCULATIEPLAN VERBETERD

47% van de bevroegden vindt dat de verkeersleefbaarheid in de binnenstad in het algemeen na de invoering van het Circulatieplan is verbeterd; 17% vindt dit niet het geval. Een kwart van de respondenten (25%) is neutraal en 11% heeft geen mening.

Figuur 69: Verkeersleefbaarheid in de binnenstad (8), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten van 16 jaar en ouder (n = 1.929; 8 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Naar stadsdelen zijn er geen significant verschillen.
- Er is geen verschil inzake wonen binnen, rond of buiten de stadsring R40.
- Er zijn geen significant verschillen tussen de sectoren binnen de R40.
- Een vijfde van de respondenten (22%) die binnen de stadsring werken of naar school gaan, vindt niet dat de verkeersleefbaarheid in het algemeen verbeterd is sinds de invoering van het Circulatieplan; dit ten opzichte van 16% van de respondenten die buiten de stadsring werken of naar school gaan.
- Er is geen significant verschil naar het geslacht van de respondent.
- Naar leeftijd kan geen noemenswaardig verband worden vastgesteld.
- Zes op de tien Belgen (58%) vindt dat de verkeersleefbaarheid in het algemeen verbeterd is sinds de invoering van het Circulatieplan; dit in tegenstelling tot 32%-42% bij niet-Belgen en nieuwe Belgen. Van laatstgenoemde gaat 34% niet akkoord met deze stelling ten opzichte van 16% tot 21% bij Belgen en niet-Belgen.
- In de bevraging Circulatieplan uit 2017 was deze vraagstelling iets anders geformuleerd, met name "De verkeersleefbaarheid in het hele gebied binnen de Gentse stadsring (R40) is het afgelopen jaar ..." en als antwoordopties: 'Duidelijk verbeterd', '(eerder) Gelijk gebleven' en 'Duidelijk slechter geworden'. Leggen we de resultaten van beide onderzoeken naast elkaar, zien we een stijging van het aandeel respondenten dat vindt dat de verkeersleefbaarheid verbeterd is (i.c. 55% in 2018 t.o.v. 39% in 2017); bijkomend stellen minder respondenten zich neutraal (resp. 27% t.o.v. 37%) en zijn er minder respondenten die niet akkoord gaan met de stelling (resp. 18% t.o.v. 24%).

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 4 delen, te weten: (1) vragen m.b.t. de socio-demografische kenmerken van de respondent, (2) vragen i.k.v. de mobiliteit in Gent, (3) vragen i.k.v. de mobiliteit in de binnenstad; en tenslotte (4) 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 stadsdeel) 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 vrijdag 21 september 2018 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 27 september 2018.

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=5.808), een tweede herinneringsbrief. De laatste herinneringsbrieven werden verstuurd op donderdag 18 oktober 2018.

Van de 7.000 verzonden schriftelijke vragenlijsten, werden in totaal 2.317 (tenminste gedeeltelijk) ingevulde enquêtes ontvangen: 1.578 respondenten vulden de vragenlijst via internet in en 739 respondenten verkozen de vragenlijst schriftelijk te retourneren.

De bruto-responsgraad – berekend op alle vragenlijsten die minstens gedeeltelijk zijn ingevuld – ligt zodoende op 33% (23% via internet en 11% per post).

Van de 2.317 (gedeeltelijk) ingevulde vragenlijsten bleken 2.118 vragenlijsten voldoende ingevuld om als geldig te worden beschouwd en in de analyse te worden opgenomen. De totale netto-responsgraad bedraagt aldus 30%. Het betreft 1.493 vragenlijsten die via internet werden ingevuld en 625 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.

Aangezien de resultaten van het Mobiliteitsonderzoek 2018 ook vergeleken moesten worden met deze van het Mobiliteitsonderzoek uit 2015 enerzijds en deze van de bevraging Circulatieplan uit 2017 anderzijds, dienden de resultaten van het Mobiliteitsonderzoek 2018 bijkomend – voor elk van beide vergelijkingen – herwogen te worden op basis van dezelfde parameters, alsook eenzelfde indeling per parameter, van het respectievelijk onderzoek.

De analyses zijn telkens gebeurd op de gewogen cijfers.

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.

Driekwart van de respondenten hebben als **herkomst**⁴⁶ Belg. 12% heeft als herkomst 'niet-Belg' en 11% 'nieuwe Belg'.

De helft van de respondenten heeft als **postcode** 9000. Eén op de zeven respondenten (13%) woont in postcode 9050 en één op de tien (11%) heeft postcode 9040. Telkens 5% à 6% heeft postcode 9030, 9031, 9032 en 9041. Minder vaak vernoemde postcodes zijn 9051 (2%), 9052 (2%) en 9042 (1%).

Een vierde van de respondenten (27%) **woont binnen de stadsring R40**, 29% woont er rond en van de overige 44% van de respondenten is de woonplaats buiten de stadsring R40 gelegen.

Inzake **woonsituatie** vinden we dat een derde van de respondenten alleenstaand is (29% zonder kinderen; 5% met kinderen). De helft van de respondenten woont samen (al dan niet gehuwd) met een partner: 30% met kinderen en 18% zonder kinderen. Voorts laat een op de zeven respondenten weten bij (groot)ouders of familie in te wonen en 3% met vrienden samen te wonen.

14% van alle respondenten gaat nog naar school. 60% van de respondenten die hun schoolcarrière reeds beëindigd hebben, heeft een diploma hoger onderwijs. Voorts heeft 25% 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 een op de zeven respondenten (15%) laaggeschoold te zijn, 25% is middengeschoold en 60% is hooggeschoold.

Eén op zeven respondenten (14%) gaat dus op dit moment nog steeds naar school. Bijna zes op tien respondenten (57%) zijn momenteel beroepsactief, 4% geeft aan werkloos te zijn. Voorts laat een vierde (25%) weten niet meer beroepsactief te zijn.

De **niet-beroepsactieve** respondenten bestaan voor het merendeel uit (brug)gepensioneerden. De overige niet-beroepsactieve respondenten betreffen 3% arbeidsongeschikten en 1% huismannen/-vrouwen.

⁴⁶ **Belgen** betreffen personen met de Belgische nationaliteit die geboren zijn met de Belgische nationaliteit. **Niet-Belgen** betreffen personen met een andere dan de Belgische nationaliteit (afkomstig uit 'ECM-landen' (bijv. Mexico), alsook uit andere landen (bijv. Nederland)). **Nieuwe Belgen** betreffen personen met de Belgische nationaliteit, die geboren zijn met een andere dan de Belgische nationaliteit (bijv. Mexico, Nederland).

Van alle respondenten die naar school gaan of werken (d.i. 71% van alle respondenten), is de **school of de werkplaats** in drie op de tien gevallen (32%) **binnen de stadsring R40** gelegen. Bij zeven op de tien respondenten (68%) is de school of werkplaats **buiten** de stadsring R40 gelegen.

Voor 63% van de respondenten die **beroepsactief** zijn, is de werkplaats in Gent gelegen: 27% binnen de stadsring en 36% buiten de stadsring. Bij de overige 37% van de beroepsactieve respondenten, is het werk buiten Gent gelegen: 8% binnen het Stadsgewest Gent, 7% binnen de provincie Oost-Vlaanderen en 21% buiten de provincie Oost-Vlaanderen. Van deze laatste groep verplaatst 10% zich naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 5% gaat richting West-Vlaanderen, 4% maakt de verplaatsing tot de provincie Antwerpen en 2% werkt in Vlaams-Brabant. Vijftien respondenten werken in Wallonië of het buitenland; evenzoveel (zestien respondenten) hebben geen vaste werkplaats.

Voor de overgrote meerderheid van de **schoolgaande respondenten** (93%), is de school in Gent gelegen. Bij de helft van de schoolgaande respondenten situeert de school zich binnen de stadsring R40, bij de overige 51% ligt de school buiten de stadsring.

Op de vraag of men (soms) aan **telewerken** doet, antwoorden meer dan vier op de tien van de beroepsactieve respondenten (43%) hierop positief: 24% werkt minstens een keer per week tot zelfs altijd van thuis uit, 12% werkt minstens een keer per maand van thuis uit en bij 7% is dit minder dan een keer per maand.

Bijna zes op de tien respondenten (57%) die wel eens aan telewerk doen, werken in Gent. De overige telewerkers werken voornamelijk buiten de provincie Oost-Vlaanderen (31%).

VERPLAATSINGSGEDRAG IN DETAIL MIDDELS HET VERPLAATSINGS-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 werden 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 VERPLAATSINGEN

Drie kwart van de respondenten (74%) heeft zich verplaatst op de door hen in te vullen dag. Een vierde van de respondenten (26%) heeft zich die dag niet verplaatst.

Naar dag van de week beschouwd, blijkt het aandeel respondenten dat zich verplaatst, te liggen tussen 63% (zaterdag) en 81% (maandag). Voor deze twee dagen wordt een significante afwijking vastgesteld: zo blijkt een groter aandeel zich op maandag buitenshuis te begeven (81%) ten opzichte van zondag (67%), terwijl op zaterdag juist een lager aandeel respondenten het huis verlaat (63%) ten opzichte van maandag, dinsdag, woensdag en vrijdag (resp. 81%, 77%, 78% en 77%).

Gemiddeld verplaatst de Gentenaar zich 2,3 keer per dag. Het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag varieert van 1,7 tot 2,5 al naargelang de dag van de week. In het weekend ligt het gemiddeld aantal verplaatsingen beduidend (significant) lager, met name 1,7 tot 1,9 per dag ten opzichte van gemiddeld 2,3 tot 2,5 verplaatsingen op weekdays.

2. VERPLAATSINGSWIJZE – HOOFDVERVOERSWIJZE

Algemeen

Een op de zeven **verplaatsingen** gebeurt te voet en drie op de tien (30%) met de fiets. Hierbij geldt wel de opmerking dat enkel gekeken werd naar de ‘hoofdvervoerswijze’⁴⁷; gezien het voor- en na-transport naar/van openbaar vervoer-haltes vaak niet genoteerd wordt, is het aandeel fietsers en voetgangers aldus onderschat. Het openbaar vervoer is goed voor 14% van de verplaatsingen. Vier op de tien verplaatsingen (39%) gebeurt met de wagen, zij het als bestuurder of passagier. Het gebruik van de motor of bromfiets blijft beperkt tot 1% van de verplaatsingen.

Voor de overgrote meerderheid (96%) van de verplaatsingen werd slechts van één enkel vervoersmiddel gebruik gemaakt. Voor 191 van de 4.464 verplaatsingen gaf de respondent verscheidene vervoersmodi op (bijv. combinatie van fiets en bus/tram).

⁴⁷ Hoofdvervoerswijze is het vervoermiddel waarmee de langste afstand is afgelegd.

Naar subgroepen

Naar **herkomst** vinden we dat de hoofdvervoerswijze van Belgen en niet-Belgen vrij gelijkaardig is. Wel maken Belgen vaker gebruik van de wagen als hoofdvervoersmiddel (resp. 39% t.o.v. 30% van de niet-Belgen); niet-Belgen op hun beurt kiezen vaker dan Belgen voor bus of tram (resp. 16% t.o.v. 9%). Nieuwe Belgen daarentegen kiezen vaker dan beide voornoemde groepen voor de wagen als hoofdvervoersmiddel (resp. 49% t.o.v. 30%-39%), en minder vaak voor de fiets (resp. 20% t.o.v. 34%-35%).

In de **stadsdelen** Gent Noordoost en Gent Zuidwest worden proportioneel de meeste verplaatsingen gemaakt met de wagen, gevolgd door de fiets. In Gent Centrum en Gent Rand zien we net het omgekeerde: 34% tot 36% van de verplaatsingen gebeurt met de fiets en 27% tot 32% met de wagen. Van alle stadsdelen kent het hoogste aandeel verplaatsingen te voet (resp. 25% t.o.v. 7%-13%).

Indien de **woonplaats binnen de stadsring** is gelegen, worden proportioneel de meeste verplaatsingen gedaan met de fiets (35%), gevolgd door de wagen (31%); een vijfde van de verplaatsingen (21%) gebeurt hier te voet. Respondenten die **rond de stadsring** wonen, verplaatsen zich ook in de eerste plaats met de fiets (35%), gevolgd door de wagen (30%); het aandeel verplaatsingen te voet ligt er evenwel lager (15%), ten voordele van het openbaar vervoer (20%). Bij respondenten die **buiten de stadsring** wonen, gaat de voorkeur uit naar de wagen (50%) en vervolgens de fiets (31%).

Indien de **school of de werkplaats gelegen** is **binnen de stadsring** worden bijna de helft van de verplaatsingen gemaakt met de fiets, gevolgd door de wagen (30%) en tenslotte het openbaar vervoer (12%) en te voet (10%). Meer dan vier op de tien verplaatsingen (44%) wordt gemaakt met de wagen als de school/het werk buiten de R40 is gelegen. 31% van de verplaatsingen gebeurt hier met de fiets, 13% met het openbaar vervoer en 11% te voet.

Indien zowel de woon- als werkplaats binnen de stadsring R40 gelegen zijn, gebeurt drie kwart van de **woon-werkverplaatsingen** met de fiets of te voet; een op de zeven verplaatsingen (14%) gebeurt met de wagen en 8% met het openbaar vervoer. Indien men buiten de stadsring woont en de werkplaats binnen de stadsring gesitueerd is, gebeurt nog 42% van het woon-werkverkeer met de fiets, maar evenzoveel (46%) met de wagen. Indien de werkplaats buiten de stadsring ligt, wordt de wagen proportioneel het vaakst gebruikt voor woon-werkverkeer, met name 36% tot 56% al naargelang de respondent binnen, rond of buiten de stadsring woont.

3. HOOFDVERVOERSWIJZE – VERGELIJKING MET MOBILITEITSONDERZOEK 2015

Algemeen

Om de modal split te kunnen vergelijken met deze van het mobiliteitsonderzoek in 2015, werden de resultaten van het huidig onderzoek op dezelfde wijze gewogen als in 2015.

We stellen enerzijds een daling vast van het aandeel verplaatsingen te voet (13% in 2018 t.o.v. 15% in 2015) en met de wagen (33% in 2018 t.o.v. 40% in 2015); anderzijds steeg het aandeel verplaatsingen met de fiets (resp. 30% t.o.v. 35%), alsook met bus/tram (resp. 5% t.o.v. 9%).

Naar subgroepen

Voor elk stadsdeel kan minstens een verschil in hoofdvervoerswijze worden vastgesteld tussen het huidig Mobiliteitsonderzoek 2018 en het vorig Mobiliteitsonderzoek 2015.

In Gent **Centrum** verplaatst men zich in 2018 significant vaker met de fiets in vergelijking met drie jaar geleden (resp. 35% t.o.v. 28%) en significant minder vaak met de wagen als chauffeur (resp. 24% t.o.v. 29%).

Ook in Gent **Rand** stellen we een daling vast van het aandeel verplaatsingen met de wagen als chauffeur (i.c. 27% in 2018 t.o.v. 34% in 2015), en dit ten voordele van bus en tram (i.c. 12% in 2018 t.o.v. 6% in 2015).

Hoewel het aandeel verplaatsingen te voet in Gent **Noordoost** gedaald is ten aanzien van drie jaar geleden, van 12% in 2015 naar 6% in 2018, zien we er wel een stijging van het fietsgebruik tot 32% komende van 26% in 2015. Ook maakt men iets (significant) vaker gebruik van de trein (i.c. 3% in 2018 t.o.v. 2% in 2015). Het aandeel verplaatsingen met moto of bromfiets tot slot, bedraagt in huidig onderzoek 0,5%, komende van 1,4% in 2015.

In Gent **Zuidwest** ligt het aandeel verplaatsingen met de fiets, alsook met bus of tram in huidig onderzoek significant hoger (resp. 32% en 7%) dan in 2015 (resp. 28% en 4%). Waar we een lichte toename vaststellen van het aandeel verplaatsingen met de wagen als passagier (i.c. 7% in 2018 t.o.v. 4% in 2015), blijkt anderzijds het aandeel verplaatsingen met de wagen als chauffeur gedaald (i.c. 43% in 2018 t.o.v. 53% in 2015).

Bij respondenten die **binnen de stadsring R40 wonen**, is het gebruik van de fiets enerzijds en moto/bromfiets anderzijds, toegenomen in vergelijking met drie jaar geleden: het fietsgebruik steeg van 30% in 2015 tot 36% in 2018, het gebruik van moto/bromfiets steeg tot 1,5% in 2018 komende van 0,6% in 2015. Bij diezelfde respondenten nam het gebruik van de wagen als passagier én als chauffeur in 2018 af vergeleken met het Mobiliteitsonderzoek in 2015: als passagier daalde het gebruik tot 3% van de verplaatsingen in 2018 komende van 5% in 2015, en als chauffeur bedraagt het aandeel in huidig onderzoek 28% terwijl dit in 2015 32% was.

Bij respondenten die **buiten de stadsring R40 wonen**, zien we voor alle hoofdvervoersmodi een significante afwijking tussen huidig onderzoek en het onderzoek in 2015. Zo is er in 2018 een hoger gebruik van de fiets (resp. 34% t.o.v. 29%), van bus/tram (resp. 9% t.o.v. 5%), alsook een kleine (significante) toename van het treingebruik (resp. 5% t.o.v. 4%) en de wagen als passagier (resp. 6% t.o.v. 5%). Daartegenover ligt het gebruik van de wagen als chauffeur in 2018 aanzienlijk lager dan in 2015 (resp. 35% t.o.v. 44%), en is er een kleine (significante) afname in het gebruik van moto/bromfiets (resp. 0,5% t.o.v. 1,3%) alsook te voet gaan (resp. 10% t.o.v. 12%).

4. VERPLAATSINGSMOTIEF

41% van de verplaatsingen blijkt een 'terugverplaatsing' 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 (38%) zogenaamde 'functionele' verplaatsingen te zijn: verplaatsingen naar school, naar het werk en verplaatsingen in het kader van het werk (d.i. zakelijke verplaatsingen)). Binnen deze functionele verplaatsingen staat het woon-werkverkeer (25%) met stip bovenaan.

Een vierde van alle verplaatsingen (24%) wordt ondernomen in het kader van boodschappen doen of diensten (bijv. naar de dokter, bank, ...). Ook recreatieve doeleinden (ontspanning/sport/cultuur, iemand bezoeken, wandelen/fietstocht, ...) zijn goed voor 28% van alle verplaatsingen. Een op de tien verplaatsingen (9%) gebeurt om iemand/iets weg te brengen of op te halen.

5. VERPLAATSINGSMOTIEF EN VERPLAATSINGSWIJZE

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.

Zakelijke verplaatsingen (verplaatsingen voor het werk) gebeuren in hoofdzaak met de wagen (78%), waarbij het aandeel carpoolers beperkt is (6%). Bijna een vijfde van de zakelijke verplaatsingen (18%) gebeurt met de fiets of te voet; het gebruik van het openbaar vervoer bedraagt 4%.

Vier op de tien **verplaatsingen naar het werk** gebeuren met de wagen (42%); het aandeel carpoolers bedraagt slechts 1%. Bijkomend gebeuren vier op de tien verplaatsingen naar het werk te voet (4%) of met de fiets (34%). Een vijfde van de werkverplaatsingen gebeurt met het openbaar vervoer: 6% met bus/tram en 13% met de trein.

Het **schoolverkeer** geeft dan een ander beeld: twee derde van de verplaatsingen naar school gebeurt met de fiets (54%) of te voet (14%). De wagen is goed voor 11% van de schoolverplaatsingen (1% als chauffeur en 10% als passagier). Het openbaar vervoer – en dan voornamelijk bus/tram – wordt gebruikt voor een vijfde (21%) van de verplaatsingen naar school.

Voor zes op de tien **winkelverplaatsingen** wordt gebruik gemaakt van de fiets (30%) of gaat men te voet (29%). Toch wordt hiervoor ook nog vaak de wagen gebruikt: 31%. Een op de tien verplaatsingen naar de winkel gebeurt met het openbaar vervoer – in hoofdzaak bus of tram.

Indien men zich verplaatst in het kader van **diensten** (bijv. naar de dokter, de bank, ...) is dit in iets meer dan vier op de tien gevallen te voet (12%) of met de fiets (31%). Ook het openbaar vervoer scoort hier goed, met name 21%. De wagen wordt gebruikt voor 36% van dergelijke verplaatsingen.

Wanneer de Gentenaar zich naar een **ontspannings-, sport- of culturele activiteit** begeeft, maakt hij/zij in 37% van de gevallen gebruik van de wagen; carpoolers zijn goed voor 10%. De helft (53%) van de verplaatsingen i.k.v. ontspanning, sport en cultuur gebeurt te voet of met de fiets; het openbaar vervoer is goed voor 10%.

Tenslotte, wanneer men **iemand/iets gaat wegbrengen of ophalen** wordt zelden gebruik gemaakt van het openbaar vervoer (7%). Veeleer maakt men gebruik van de wagen (58%) of gaat men met de fiets (27%) of te voet (9%).

Hoofdvervoerswijze per motief - Vergelijking met Mobiliteitsonderzoek 2015
--

Voor elk motief – uitgezonderd iets/iemand wegbrengen/afhalen – kan minstens een verschil in hoofdvervoerswijze worden vastgesteld tussen het huidige Mobiliteitsonderzoek 2018 en het Mobiliteitsonderzoek in 2015.

In 2015 gebeurde 33% van de **zakelijke verplaatsingen** met de fiets, terwijl dit in voorliggend onderzoek gedaald is naar 13%; omgekeerd vinden we in huidig onderzoek een hoger aandeel zakelijke verplaatsingen met de wagen (als chauffeur) in vergelijking met drie jaar geleden, met name 72% ten opzichte van 44%.

Inzake **woon-werk**verplaatsingen kan enkel een significant verschil worden vastgesteld voor de hoofdvervoerswijze 'met de wagen als passagier': dit aandeel daalde in huidig onderzoek naar 1%, komende van 3% in 2015.

Het aandeel verplaatsingen met de wagen als passagier is dan weer gestegen voor verplaatsingen naar **school**: in 2015 bedroeg dit 4% ten opzichte van 10% in 2018.

Voorts stellen we een toename vast van het aandeel verplaatsingen naar de **winkel** met bus of tram, met name 8% in huidig onderzoek vergeleken met 4% in 2015. Het aandeel verplaatsingen met de wagen (als chauffeur) is gedaald ten aanzien van drie jaar geleden, van 37% in 2015 naar 27% in huidig onderzoek.

Eenzelfde vaststelling geldt voor verplaatsingen in het kader van **ontspanning, sport en cultuur**: ten aanzien van drie jaar geleden verplaatst men zich in 2018 vaker met bus of tram (resp. 4% t.o.v. 8%), alsook fiets (resp. 27% t.o.v. 37%), en minder vaak met de wagen als chauffeur (resp. 39% t.o.v. 25%).

Ook voor **dienst**verplaatsingen (bijv. dokter, bank, ...) gebruikt men in 2018 vaker de fiets (32%) en bus of tram (20%) in vergelijking met drie jaar geleden (resp. 21% en 8%).

Motief per hoofdvervoerswijze

Gegeven een hoofdvervoerswijze, wordt in wat volgt nagegaan voor welke motieven deze verplaatsingswijze werd gebruikt. Dit is een analyse vanuit het standpunt van de verplaatsingswijze.

Wanneer de Gentenaar ergens **te voet** naar toe gaat, is dit voornamelijk om te gaan winkelen (36%) of om zich te ontspannen (36%). 17% van de verplaatsingen te voet gebeurt in het kader van school-/werkverkeer.

Verplaatsingen met de **fiets** gaan in hoofdzaak richting een ontspannings-, sport- of culturele activiteit (30%), het werk (26%) of richting de winkel (16%).

Een derde van de verplaatsingen met **bus of tram** gaan richting school (16%) of werk (16%). Ook om zich naar een ontspanningsactiviteit (26%) te begeven, om te winkelen (18%) en in het kader van diensten (16%) wordt gebruik gemaakt van bus of tram.

De **trein** wordt voor drie vierde (76%) gebruikt om naar het werk te gaan. 11% van de verplaatsingen met de trein gebeurt in het kader van ontspanning (sport/cultureel).

Vier op de tien verplaatsingen met de **wagen als chauffeur**, zijn werkgerelateerd: 30% woon-werkverkeer en 13% zakelijke verplaatsingen. Een vijfde (22%) gebeurt in het kader van ontspanning, sport of cultuur en 15% om iets/iemand weg te brengen of af te halen. De **wagen als passagier**, wordt voor meer dan de helft (58%) aangewend om zich te verplaatsen naar een vrijetijdsactiviteit, gevolgd door schoolverkeer (14%), winkelen (9%), zakelijke verplaatsingen (8%) en woon-werkverkeer (4%).

6. AFSTAND EN DUURTIJD VAN EEN VERPLAATSING

16% van de genoteerde verplaatsingen zijn erg kort (< 1 km) en 41% blijft binnen de 3 km. 59% is korter dan 5 km – een haalbare fietsafstand, rekening houdend met het verplaatsingsmotief. 18% van de verplaatsingen zijn verder dan 25 km.

Indien de Gentenaar zich verplaatst, is dat gemiddeld over een afstand van 11,7 km (basis: zij die een verplaatsing hebben gedaan).

Betreffende de **verplaatsingstijd**: blijktens de analyse bedraagt 34% van de verplaatsingstijden maximaal 10 minuten. Verder kan aangegeven worden dat 77% van de gemaakte verplaatsingen maximaal een half uur duurt.

7. 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 57% in de categorie 0-1 km. De **fiets** wordt gebruikt tot 10 km met een aandeel tussen de 28 en 58%.

De **bus of tram** wordt genomen voor afstanden vanaf 1 km tot 15 km: in de categorie 1-3 km noteren we een aandeel van 7%; dit aandeel groeit tot 23% voor de categorie 3-5 km en bedraagt nog 17% voor de categorie 10-15 km; in de tussencategorie (5-10 km) daalt het aandeel 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 9% en vanaf 40 km wordt 42% 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 10%. Dit aandeel groeit met de afstand: van 21% in de categorie 1-3 km, 32% in de categorie 3-5 km, 57% in de categorie 5-10 km tot 86% in de categorie 15-25 km; voor afstanden verder dan 25 km daalt het gebruik van de wagen opnieuw – ten voordele van de trein – tot 79% in de categorie 25-40 km en 57% in de categorie 40+ km.

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 (87%). Voor afstanden tussen 1 km en 5 km is de fiets de meest gekozen hoofdvervoerswijze, met een aandeel tussen 56% (3-5 km) en 82% (1-3 km); ook voor afstanden tussen 5 km en 10 km gebeurt nog 38% van de woon-werkverplaatsingen met de fiets.

De **bus of tram** wordt voornamelijk genomen voor afstanden vanaf 3 km tot 10 km: in de categorie 3-5 km noteren we een aandeel van 15% en in de categorie 5-10 km bedraagt dit nog 8%; voor verdere afstanden is het aandeel verwaarloosbaar met als uitzondering de categorie 25-40 km waarin 11% van de woon-werkverplaatsingen met bus of tram gebeurt.

Verplaatsingen onder de 25 km blijken niet echt interessant om de **trein** te nemen. In de categorie 25-40 km bedraagt het aandeel 20% en vanaf 40 km wordt 55% 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 bedraagt het aandeel 13% en in de categorie 1-3 km bedraagt het aandeel 9%. Dit aandeel groeit met de afstand: 26% in de categorie 3-5 km, 49% in de categorie 5-10km, 80% in de categorie 10-15 km, met als hoogtepunt 87% in de categorie 15-25 km; hierna neemt het aandeel opnieuw af met 66% in de categorie 25-40 km en tot slot 44% in de categorie 40 km en meer.

Winkelverplaatsingen

In onderstaande grafiek wordt de afstand van de winkelverplaatsingen bekeken en welk vervoersmiddel binnen elke afstandscategorie de voorkeur geniet. Hieruit blijkt dat acht op de tien winkelverplaatsingen (81%) **binnen een afstand van 5 km** blijven. Aangezien in de overige afstandscategorieën (i.c. > 5 km) de basissen te klein zijn, worden enkel de eerste drie afstandscategorieën besproken.

Indien de winkelverplaatsing maximaal **1 km** bedraagt, gaat men voornamelijk te voet (68%) of met de fiets (24%). De wagen wordt gebruikt voor 7% van de winkelverplaatsingen onder 1 km.

Indien de afstand naar de winkel **1 tot 3 km** bedraagt, gebeurt 43% van de verplaatsingen met de fiets, 28% met de wagen, 19% te voet en 9% met bus of tram.

Het gebruik van de wagen stijgt tot 46% van de winkelverplaatsingen, indien de afstand tot de winkel tussen **3 en 5 km** is. In deze afstandscategorie gebeurt 30% van de winkelverplaatsingen met de fiets en 22% met bus of tram.

Bekijken we niet zozeer de afstand tot de winkel, maar eerder de locatie van de winkel, dan vinden we dat zeven op de tien verplaatsingen naar een **winkel binnen de stadsring R40** met de fiets (36%) of te voet (36%) gebeuren. In mindere mate verplaatst men zich naar een winkel binnen de stadsring met bus of tram (16%) of middels de wagen (11%).

Indien de **winkel buiten de stadsring** gelegen is, maakt men vaker gebruik van de wagen: 44% van de verplaatsingen naar een winkel buiten de stadsring. Ook de fiets of te voet gaan, zijn nog goed voor respectievelijk 26% en 23% van de winkelverplaatsingen. Indien de winkel buiten de stadsring gelegen is, wordt slechts in zeer beperkte mate gebruik gemaakt van bus of tram (5%).

MOBILITEIT IN GENT

1. VOERTUIGEN IN HET GEZIN

84% van de respondenten heeft minstens een **fiets** in het gezin: 24% heeft één fiets, 25% heeft er twee en 35% heeft in het gezin drie of meer fietsen. Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 2,3 fietsen.

3% van de respondenten heeft één of meer **bromfietsen** in het gezin. Ook het aandeel respondenten waarvan het gezin één (of meerdere) **motor(s)** heeft, is beperkt (6%).

55% van de respondenten heeft **in totaal één wagen** in het gezin (eigen of bedrijfswagen), 21% heeft er twee en 3% heeft er drie of meer. Het aandeel respondenten dat géén wagen heeft, bedraagt 21%. Van de respondenten die minstens een wagen hebben in het gezin, heeft een kwart (ook) een bedrijfswagen.

Iets meer dan de helft van de respondenten (55%) geeft aan één **eigen wagen** in het gezin te hebben; 13% heeft twee wagens thuis en 2% heeft er drie of meer. Drie op de tien respondenten (31%) heeft géén eigen wagen in het gezin.

Een vijfde van de respondenten (19%) stelt één of meerdere **bedrijfswagens** in het gezin te hebben. 81% heeft er geen.

Naast gemiddeld 0,9 eigen wagens, heeft men bijkomend in het gezin gemiddeld 0,2 bedrijfswagens. In totaal beschikt de respondent (i.c. het gezin) gemiddeld over 1,1 wagens.

2. PARKEREN

Fiets

De helft van alle fietsen in het gezin worden **thuis** gestald in een garage/schuurtje/tuinhuisje en een vierde binnenshuis. 8% wordt buiten op eigen terrein geplaatst, 7% in een gezamenlijke privé stalling en 4% op straat in een openbare fietsenstalling. Tot slot wordt 6% van alle fietsen op straat tegen de gevel of op het voetpad gestald.

Wie met de fiets naar het **werk of school** gaat, stelt zijn/haar fiets in hoofdzaak – 73% van de respondenten – in een fietsenstalling op het private terrein van het werk of de school. Een vijfde van de respondenten stelt de fiets in een openbare fietsenstalling op straat en 6% zet zijn/haar fiets op straat tegen de gevel of op het voetpad.

Wie met de fiets naar de **binnenstad** gaat, parkeert de fiets meestal op straat in een openbare fietsenstalling (58%) en 4% doet dit in een stalling op privaat terrein. Een vijfde van de respondenten zet zijn fiets op straat tegen de gevel of op het voetpad, en 17% stelt de fiets in een openbare overdekte fietsenparking.

Wagen

Iets meer dan de helft van alle (bedrijfs)wagens in het gezin (51%) wordt **thuis** geparkeerd in een privé garage of op privaat terrein. 46% van alle wagens wordt thuis op straat gestald en slechts 2% in een openbare parkeergarage. Voorts wordt nog 1% van de wagens op een parkeerplaats voor personen met een beperking geparkeerd.

De meerderheid van degenen die met de wagen naar het werk of school gaan, parkeert de wagen in de garage of private parkeerplaats van de **school / werk** (62%). Een derde stalt de wagen op straat (32%). 5% doet dit in een openbare parkeergarage en 1% op een P+R parking.

Wie met de wagen naar de **binnenstad** gaat, parkeert de wagen meestal in een openbare parkeergarage (53%) en 30% doet dit op straat vlak bij de bestemming. Een op de tien respondenten parkeert de wagen op een private parkeerplaats, 3% op straat waar geen parkeerregime is, 2% gaat naar een Park & Ride parking en evenzoveel parkeert op een plaats voorbehouden voor personen met een beperking.

3. MOBILITEITSBELEVING

Te voet

Een derde van de respondenten is (zeer) tevreden over het **onderhoud van de voetpaden** in de buurt; 42% echter is hier (zeer) ontevreden over. Een vierde (26%) antwoordt neutraal.

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 vierde (24%) stelt zich neutraal op.

De fiets

Vier op de tien respondenten (39%) zijn van mening dat er **voldoende fietsinfrastructuur** in hun buurt is; evenzoveel vindt van niet (38%). De overige 23% antwoordt neutraal.

De meningen over het **onderhoud van de fietsinfrastructuur** in de buurt zijn verdeeld: 35% vindt het goed onderhouden, 33% vindt van niet. Voorts stelt 32% zich neutraal op.

Een derde van de respondenten vindt dat er in de buurt **voldoende fietsparkeerplaatsen** zijn; bijna 4 op de 10 echter vinden van niet. 28% stelt zich neutraal op.

Zes op de tien respondenten (59%) vinden dat **fietsstraten** de verkeersveiligheid verhogen; een vijfde (21%) vindt van niet. De overige respondenten (21%) blijven neutraal.

Iets meer dan de helft van de respondenten (54%) vinden dat **Gent een fietsstad** is; een vijfde vindt van niet. Een vierde (26%) gaat noch wel, noch niet akkoord met deze stelling.

Het openbaar vervoer

De tevredenheid over het aanbod van bussen en trams in de buurt is groot: zo stelt 76% van de respondenten dat er een **voldoende aantal tram- en buslijnen** zijn in hun buurt en zeven op de tien respondenten (70%) vinden dat de **bussen/trams voldoende frequent rijden**. Verder stelt 45% van de respondenten dat de **bussen/trams voldoende lang rijden** in hun buurt; het aandeel (zeer) ontevreden respondenten is hier iets groter dan bij de twee voorgaande stellingen, met name respectievelijk 28% t.o.v. 12% en 15%.

55% van de respondenten vindt dat de **bus- en tramhaltes in de buurt over het algemeen goed uitgerust zijn** (met een schuilhokje, een vuilbak, enz.); 23% van de respondenten vindt van niet en evenzoveel antwoorden neutraal.

45% van de respondenten is van mening dat de **bus- en tramhaltes in de buurt voldoende toegankelijk zijn voor iedereen** (met een rolstoel, een kinderwagen, enz.); 21% vindt echter dat dit voor verbetering vatbaar is. Een derde van de respondenten neemt hier een neutrale houding aan.

De taxi

Zeven op de tien respondenten maken in Gent géén gebruik van de taxi. Een op de tien (11%) **gebruiken de taxi** minder dan jaarlijks en bijna een vijfde (18%) maakt een of meerdere keren per jaar gebruik van een taxi. 2% van de respondenten maakt minstens maandelijks gebruik van een taxi in Gent.

46% van de respondenten vindt dat er **voldoende taxi's in Gent** rijden; 5% vindt van niet. De overige helft van de respondenten neemt een neutrale houding aan.

De wagen

38% van de respondenten is van mening dat er in de buurt **voldoende parkeerplaatsen** voor auto's zijn; evenzoveel (41%) gaat hier niet mee akkoord en 21% antwoordt neutraal.

Communicatie

35% van de respondenten vindt dat de mobiliteitscampagnes hen stimuleren om zich (meer) duurzaam te verplaatsen; bijna evenzoveel (31%) vindt van niet. Nogmaals 35% neemt een neutrale houding aan.

4. VERKEERSLEEFBAARHEID IN DE BUURT

Drie op de tien respondenten vinden dat de **belevingswaarde van straten en pleinen** in de buurt na de invoering van het Circulatieplan verbeterd is; evenzoveel gaat hier (helemaal) niet mee akkoord. Nog eens 30% van de respondenten stelt zich neutraal op en 11% heeft hierover geen mening.

27% van de respondenten bevestigen dat, na de invoering van het Circulatieplan, de **verkeersdruk** in de buurt is verminderd; 46% van de respondenten vindt van niet. Een vijfde (22%) geeft een neutraal antwoord en 7% heeft geen mening.

18% van de respondenten vindt dat de **geurhinder veroorzaakt door het verkeer** in de buurt, na invoering van het Circulatieplan is verminderd; een derde echter vindt van niet. Een groot aandeel van de respondenten neemt hier een neutrale houding aan (36%) en 12% heeft hierover geen mening.

Een vijfde van de respondenten (21%) vindt dat de **geluidsoverlast veroorzaakt door het verkeer** in de buurt, na invoering van het Circulatieplan, is verminderd. Bijna vier op de tien respondenten (37%) gaan hier (helemaal) niet mee akkoord. Een derde van de respondenten geeft een neutraal antwoord en nog eens 10% heeft ter zake geen mening.

Proportioneel gaan meer respondenten (helemaal) niet akkoord met de stelling dat na de invoering van het Circulatieplan de **verkeersveiligheid** is verbeterd (35%), dan wel (28%). Daarnaast neemt 29% hierin een neutrale houding aan en 8% heeft geen mening.

35% van de respondenten vindt dat, na de invoering van het Circulatieplan, **voetgangers en fietsers vlotter kunnen oversteken** in de buurt; 30% gaat hier (helemaal) niet mee akkoord. Een vierde (27%) stelt zich neutraal op en 8% heeft ter zake geen mening.

De meningen inzake minder **vrachtverkeer** in de buurt na de invoering van het Circulatieplan, zijn verdeeld: 29% vindt van wel tegenover 30% niet. Nog eens 30% antwoordt neutraal en 12% stelt geen mening te hebben.

Een derde van de bevroegden vindt niet dat de **verkeersleefbaarheid** in de buurt – in het algemeen – na de invoering van het Circulatieplan is verbeterd; 31% vindt van wel. 28% is neutraal en 8% heeft geen mening ten aanzien van deze stelling.

MOBILITEIT IN DE BINNENSTAD

1. BELEVING VAN HET CIRCULATIEPLAN

Algemeen

50% van de respondenten vindt dat het Circulatieplan in het algemeen **een goede zaak** is voor Gent als stad; 30% gaat hier (helemaal) niet mee akkoord. Een vijfde van de respondenten antwoordt neutraal.

Acties n.a.v. het Circulatieplan

68% van de respondenten (die reeds in Gent woonden voor de invoering van het Circulatieplan), heeft minstens een bepaalde actie ondernomen naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan (3 april 2017); 1% is nog van plan actie te ondernemen. De top 5 van ondernomen acties is: vaker de fiets genomen (36%), vaker het openbaar vervoer genomen (35%), vaker te voet gegaan (28%), vaker een abonnement van De Lijn aangeschaft (18%) en vaker de wagen genomen (9%).

Winkelgedrag

Vier op de tien respondenten gaan een tot meerdere keren per maand **naar de binnenstad om te winkelen**. Een derde (33%) doet dit een tot meerdere keren per week en een vijfde (21%) bezoekt de winkels in de binnenstad een tot meerdere keren per jaar. Tot slot laat 5% weten nooit te winkelen in de binnenstad.

Voor 65% van de respondenten had het Circulatieplan geen invloed op hoe vaak men gaat winkelen in de binnenstad van Gent: men gaat er even vaak winkelen als vroeger. Voor 30% had het Circulatieplan eerder een negatieve **invloed op de winkelfrequentie** in de binnenstad, aangezien men er minder vaak winkelt dan vroeger. 5% van de respondenten laat weten net vaker in de binnenstad te gaan winkelen vergeleken met de periode voor de invoering van het Circulatieplan.

Autovrij gebied en 'knippen'

44% van de respondenten vindt het **autovrij gebied** niet te groot; 28% vindt dit gebied wél te groot. Evenzoveel respondenten is neutraal ter zake.

Voor drie op de tien respondenten zijn de **knippen duidelijk en herkenbaar** ingericht. Vier op de tien respondenten vinden de knippen daarentegen niet duidelijk en herkenbaar ingericht. 29% neemt een neutrale houding aan.

2. VERPLAATSINGEN NAAR, VAN EN IN DE BINNENSTAD

Bijna negen op de tien respondenten hebben na de invoering van het Circulatieplan een verplaatsing gemaakt van, naar of in de binnenstad.

Van zij die na de invoering van het Circulatieplan **geen verplaatsing** van, naar of binnen de stadring R40 hebben gemaakt, geeft 29% hiervoor als belangrijkste reden op dat ze er (nog) niet moesten zijn. Voor 23% is dit omdat ze er nooit moeten zijn en 22% ziet het niet zitten om met de wagen te komen.

Bij de respondenten die na de invoering van het Circulatieplan **wel een verplaatsing** naar, van of in de binnenstad gemaakt hebben, is de fiets het meest gebruikte verplaatsingsmiddel en dit voor alle doelen: het hoogste aandeel noteren voor verplaatsingen naar school (53%), woon-werkverplaatsingen (44%), zakelijke verplaatsingen (44%), verplaatsingen in het kader van diensten (44%), ontspanning (42%) en tot slot winkelen (38%). Het openbaar vervoer en de wagen wisselen elkaar af inzake plaats twee en drie al naargelang het doel van de verplaatsing. Zo staat tram/bus op een tweede plaats inzake winkelverplaatsingen (23%) en verplaatsingen naar school (21%), terwijl de wagen de tweede plaats inneemt voor zakelijke verplaatsingen (38%), woon-werkverplaatsingen (35%) en verplaatsingen in het kader van diensten (24%). Beide voornoemde vervoersmodi delen de tweede plaats voor verplaatsingen in het kader van ontspanning (i.c. 20% met tram/bus en 20% met wagen).

3. BEREIKBAARHEID VAN DE BINNENSTAD

Vier op de tien respondenten denken dat voetgangers zich na de invoering van het Circulatieplan (veel) **vlotter** kunnen verplaatsen naar, van en in de binnenstad. Zes op de tien respondenten is deze mening toegedaan inzake fietsers en 35% inzake tram-/busreizigers. Voor wat betreft automobilisten zien we net het tegenovergestelde: bijna drie kwart van de respondenten (72%) denkt dat automobilisten zich nu (veel) minder vlot kunnen verplaatsen.

Voor zes op de tien bevraagden lijken zowel de verplaatsingen te voet als de verplaatsingen met de fiets naar, van en in de binnenstad (veel) **aangenamer** te zijn sinds de invoering van het Circulatieplan. Inzake verplaatsingen van bus- of tramreizigers denkt 31% dat deze (veel) aangenamer zijn en bijna de helft (46%) dat ze even aangenaam zijn zoals voorheen. Een ander verhaal zien we voor wat betreft automobilisten: 68% van de respondenten heeft de indruk dat de verplaatsingen van, naar en in de binnenstad na de invoering van het Circulatieplan (veel) minder aangenaam zijn voor automobilisten.

Volgens de helft van de respondenten kunnen zowel voetgangers als fietsers zich (veel) **veiliger** verplaatsten van, naar en in de binnenstad sinds de invoering van het Circulatieplan. Een vierde denkt dat tram-/busreizigers zich nu (veel) veiliger kunnen verplaatsen; 55% denkt even veilig als voorheen. Volgens 43% van de respondenten kunnen automobilisten zich even veilig als voorheen verplaatsen; 22% denkt (veel) minder veilig.

4. VERKEERSLEEFBAARHEID IN DE BINNENSTAD

Iets meer dan de helft van de respondenten (53%) vindt dat de **belevingswaarde van straten en pleinen** na de invoering van het Circulatieplan verbeterd is; 12% vindt dit niet het geval. Een vierde (24%) neemt hier een neutrale houding aan en 11% heeft hierover geen mening.

Zes op de tien respondenten vinden dat de **verkeersdrukke** in de binnenstad na de invoering van het Circulatieplan is verminderd; voor 18% van de respondenten is dit niet het geval. 15% van de respondenten antwoordt neutraal en 9% heeft geen mening.

Bijna vier op de tien respondenten zijn van mening dat de **geurhinder van het verkeer**, na de invoering van het Circulatieplan, is verminderd; 14% vindt van niet. Drie op de tien respondenten (30%) stellen zich neutraal op en 19% heeft geen mening.

Vier op de tien respondenten (42%) vinden dat de **geluidsoverlast van het verkeer** in de binnenstad, na invoering van het Circulatieplan, is verminderd; 18% vindt van niet. Een vierde van de respondenten (27%) stelt zich neutraal op en 15% heeft ter zake geen mening.

46% van de respondenten vindt dat de **verkeersveiligheid** in de binnenstad na de invoering van het Circulatieplan verbeterd is; 19% geeft hier een negatief antwoord. Daarnaast neemt een kwart van de respondenten (26%) een neutrale houding aan en nog eens 9% heeft er geen mening over.

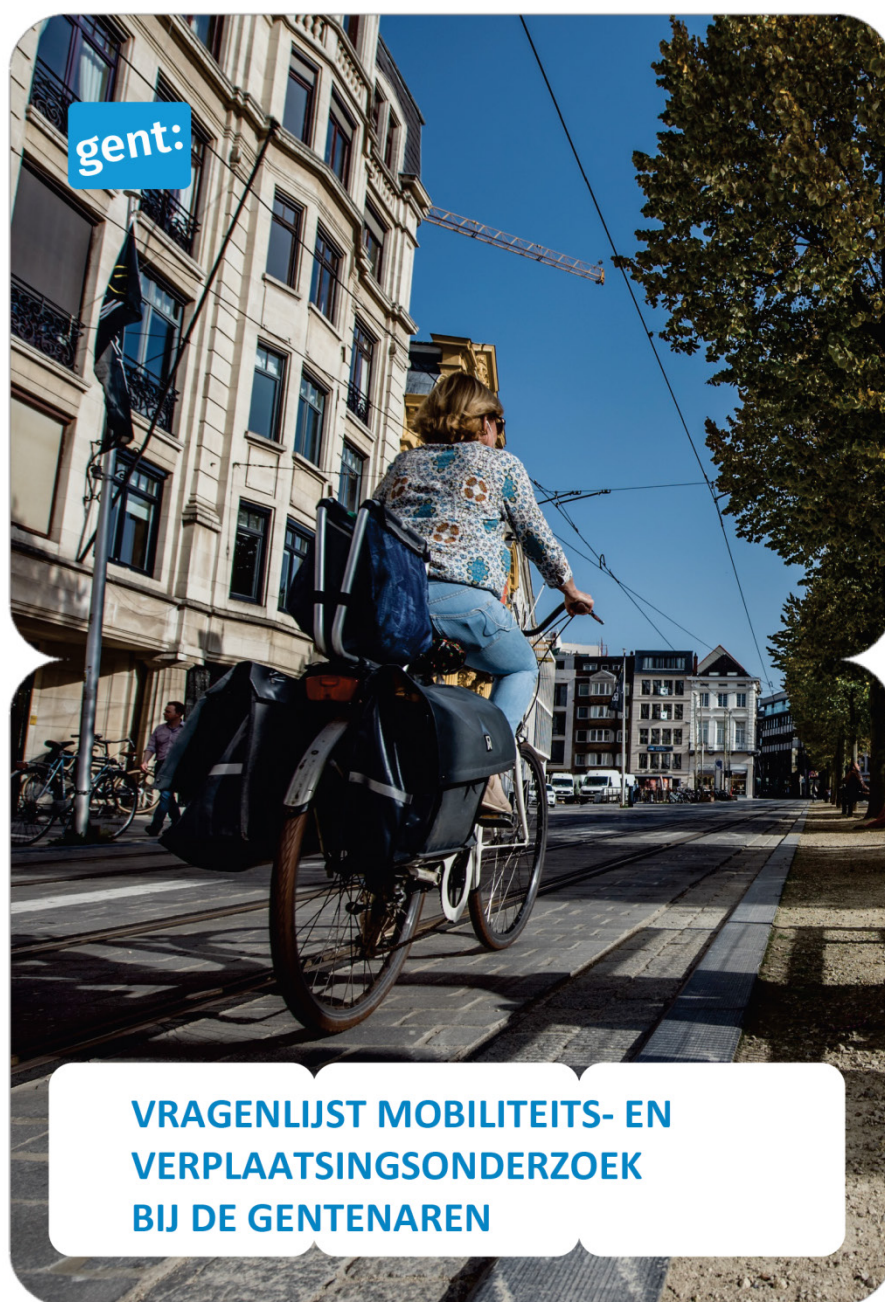
Iets meer dan de helft van de respondenten (53%) vindt dat **voetgangers en fietsers** na de invoering van het Circulatieplan effectief vlotter kunnen oversteken in de binnenstad; 15% gaat hier (helemaal) niet mee akkoord. Een vierde van de respondenten (24%) blijft neutraal en 9% van de respondenten heeft ter zake geen mening.

Volgens 45% van de respondenten is het **vrachtverkeer** in de binnenstad verminderd na de invoering van het Circulatieplan; 13% vindt van niet. Bijna een vierde (23%) stelt zich neutraal op en een relatief groot aandeel respondenten (19%) heeft ter zake geen mening.

47% van de bevroegden vindt dat de **verkeersleefbaarheid** in de binnenstad in het algemeen na de invoering van het Circulatieplan wel degelijk is verbeterd; 17% vindt dat dit niet het geval is. Een vierde van de respondenten is neutraal en 11% heeft geen mening.

5. Bijlagen

5.1 Vragenlijst volwassenen



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 enveloppe). 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 www.stad.gent/mobiliteitsonderzoek en geef de code op die je terugvindt in de brief.**
- 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 kleven.

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

Gelieve de datum te noteren waarop je de vragenlijst invult:

		/			/	2	0	1	8
--	--	---	--	--	---	---	---	---	---

1 Ben je een ?

- Jongen/man
- Meisje/vrouw
- Anders

2 In welk jaar ben je geboren?

--	--	--	--	--

3 Wat is jouw gezinssituatie?

- Alleenwonend zonder kinderen
- Alleenwonend met kinderen
- Samenwonend/gehuwd met partner en kinderen
- Samenwonend/gehuwd met partner zonder kinderen
- Inwonend bij ouders, grootouders of familie
- Samenwonend bij vrienden
- Andere situatie:

4 Hoeveel personen maken deel uit van het gezin waartoe je behoort?

*Met gezin bedoelen we **alle** personen met wie je samen in een zelfde woning/appartement woont. Vergeet niet jezelf mee te tellen.*

--	--

 perso(o)n(en)

5 Als er kinderen zijn in jouw gezinssituatie, wat is de leeftijd van het jongste kind?

--	--

 Jaar

6 Wat is je hoogst behaalde diploma?

- Geen
- Lager onderwijs
- 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)
- Andere:

7

Oefen je momenteel een betaalde job uit?

Een studentenjob wordt hier niet als betaalde job beschouwd.

- Ja → ga naar **vraag 8**
 Neen → ga naar **vraag 12**

8

Hoeveel uren per week werk je?

uren per week

9

Hoeveel dagen per week werk je van thuis uit?

- Altijd, mijn werkplek valt samen met mijn woonplaats
 Nooit
 Ik werk soms van thuis uit (bv. telewerk) en dit doe ik ... *(slechts 1 vak aanduiden)*
 1 of meerdere keren per week
 1 of meerdere keren per maand
 1 of meerdere keren per jaar

10

Is je werk gelegen binnen de Gentse stadsring (R40)?

Op de achterkant van de vragenlijst is de Gentse stadsring weergegeven.

- Ja
 Neen

11

Wat is de postcode van je werk?

Postcode:

Indien buitenland/meerdere postcodes, specificeer:

→ ga naar **vraag 15**

12

Hoe kan jouw alledaagse activiteit het best omschreven worden?

(Duid slechts één antwoord aan)

- (Brug)gepensioneerd
 Werkzoekend
 Huisman/huisvrouw
 Scholier/student
 Arbeidsongeschikt (ziekte, invaliditeit)
 Andere activiteit, noteer hier:

13

Is je school gelegen binnen de Gentse stadsring (R40)?

Op de achterkant van de vragenlijst is de Gentse stadsring weergegeven.

- Ja
 Neen
 Niet van toepassing - ik ga niet naar school → ga naar **vraag 15**

14

Wat is de postcode van je school?

Postcode:

MOBILITEIT IN GENT - ALGEMEEN

15 Hoeveel auto's, motors, bromfietsen en (bak-)fietsen zijn er in het gezin (inclusief elektrische)?
(Kruis aan en vul in)

<input type="checkbox"/> Eigen wagens	→	
<input type="checkbox"/> Bedrijfswagens	→	
<input type="checkbox"/> Motors	→	
<input type="checkbox"/> Bromfietsen	→	
<input type="checkbox"/> Fietsen	→	

16 Heb je naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan (3 april 2017) het volgende gedaan?
(Duid slechts één antwoord aan per rij)

Niet van toepassing, want ik woonde voor de invoering van het Circulatieplan niet in Gent → ga naar **vraag 17**

	Ja	Neen	Neen, maar ben het wel van plan
Vaker te voet gegaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vaker de fiets genomen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vaker de motor/bromfiets genomen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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"/>
Vaker het openbaar vervoer genomen	<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"/>
Vaker een wagen gedeeld	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vaker gecarpoold	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De nummerplaat van mijn wagen ingeleverd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vaker de wagen genomen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Een wagen gekocht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Een elektrische wagen gekocht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andere: <input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17 Waar zet jij en je gezin thuis meestal jouw fiets(en)?

(Per fiets slechts één antwoord aankruisen)

Niet van toepassing, mijn gezin beschikt niet over een fiets → ga naar **vraag 19**

	Fiets 1	Fiets 2	Fiets 3	Fiets 4	Fiets 5	Fiets 6
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Op straat in een openbare fietsenstalling	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Binnenshuis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In een garage, schuurtje, tuinhuisje, ... bij mijn woning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buiten op eigen terrein (oprit, tuin, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In een gezamenlijke privé stalling	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elders, waar: <input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18 Als je met de fiets naar je werk of school 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 fietsenstalling op het private terrein (van de school of werk)

Ander, waar:

- Niet van toepassing – ik ga niet naar het werk of school
 Niet van toepassing – ik ga niet met de fiets naar mijn werk of school

19 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.

Niet van toepassing, ons gezin beschikt niet over een wagen → ga naar **vraag 21**

	Wagen 1	Wagen 2	Wagen 3
Op straat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In een privé garage of op privaat terrein	<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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

20 Als je (eventueel met je gezinslid) met de wagen naar je werk of school gaat, waar parkeer je meestal de wagen op je werk of school?

(Slechts één antwoord aankruisen)

- Op straat
 In de garage of private parkeerplaats van mijn werk of school
 Op een parkeerplaats voor personen met een beperking
 In een publieke parkeergarage
 Op een Park & Ride parking
 Niet van toepassing – ik ga niet naar het werk of school
 Niet van toepassing – ik ga niet met de wagen naar mijn werk of school

21 Maak je in Gent gebruik van de taxi?

- Ja, en ik gebruik de taxi 1 of meerdere keren per maand
 Ja, en ik gebruik de taxi 1 of meerdere keren per jaar
 Ja, en ik gebruik de taxi minder dan 1 keer per jaar
 Neen

22 In welke mate ga je akkoord met de volgende uitspraken?

	Helemaal akkoord	Akkoord	Neutraal	Niet Akkoord	Helemaal niet akkoord
De voetpaden in mijn buurt zijn slecht onderhouden.	<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"/>
Fietsstraten verhogen de verkeersveiligheid. <i>Een fietsstraat is een straat waar de fietser hoofdgebruiker is. De wagen is er ondergeschikt aan de fiets.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er is voldoende fietsinfrastructuur in mijn buurt. <i>Fietsinfrastructuur omvat fietspaden, fietssuggestiestroken, fietsstraten, fietsonderdoorgangen en fietsbruggen.</i>	<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"/>
Ik heb voldoende fietsparkeerplaats in mijn buurt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gent is een fietsstad.	<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"/>
In mijn buurt rijden bussen/trams voldoende frequent.	<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"/>
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"/>
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"/>
Er rijden voldoende taxi's in Gent.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er zijn voldoende autoparkeerplaatsen in mijn buurt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De mobiliteitscampagnes stimuleren mij om me (meer) duurzaam te verplaatsen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Het Circulatieplan in het algemeen is een goede zaak voor Gent als stad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Het autovrij gebied is te groot.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De knippen* zijn duidelijk en herkenbaar ingericht.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(* Een knip was vroeger een drukke plaats waar nu (vracht)wagens, bromfietzers B en moto's in principe niet meer mogen doorrijden. Ze zorgen er onder andere voor dat u niet dwars door de stad van de ene naar de andere sector kunt rijden.

23 Geef voor de volgende stellingen je mening over verschillende aspecten van verkeersleefbaarheid IN JOUW BUURT.

Onder verkeersleefbaarheid verstaan we de impact van het (gemotoriseerd) verkeer op jouw omgeving. (Duid slechts één antwoord aan)

IN MIJN BUURT	Helemaal akkoord	Akkoord	Neutraal	Niet Akkoord	Helemaal niet akkoord	Geen mening
De belevingswaarde van straten en pleinen is na de invoering van het Circulatieplan verbeterd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De verkeersdrukke is na de invoering van het Circulatieplan verminderd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geurhinder veroorzaakt door het verkeer is na de invoering van het Circulatieplan verminderd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geluidsoverlast veroorzaakt door het verkeer is na de invoering van het Circulatieplan verminderd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De verkeersveiligheid is na de invoering van het Circulatieplan verbeterd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voetgangers en fietsers kunnen na de invoering van het Circulatieplan vlotter oversteken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Het vrachtverkeer is na de invoering van het Circulatieplan verminderd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De verkeersleefbaarheid in het algemeen is na de invoering van het Circulatieplan verbeterd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

24 Als je nog opmerkingen en suggesties hebt over de mobiliteit in Gent, dan kan je deze hieronder neerschrijven.

MOBILITEIT IN DE BINNENSTAD

(= gebied binnen de Gentse stadsring (R40))

25 Heb je na de invoering van het Circulatieplan (3 april 2017) een verplaatsing gemaakt van, naar of in de binnenstad (= gebied binnen de Gentse stadsring (R40) – zie kaart achterkant vragenlijst)?

- Ja → ga naar vraag 27
 Neen → ga naar vraag 26

26 Waarom heb je na de invoering van het Circulatieplan geen verplaatsing gemaakt van, naar of in de binnenstad? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Ik moet daar nooit zijn, ook niet voor de invoering van het Circulatieplan
 Ik moest er (nog) niet zijn
 Ik vind de afstanden te groot om te fietsen of te voet te gaan
 Ik zie het niet zitten om met de fiets te gaan
 Van waar ik woon is het niet eenvoudig om met het openbaar vervoer naar het gebied binnen de Gentse stadsring (R40) te gaan (halte te ver, frequentie te laag, ...)
 Ik zie het niet zitten om met het openbaar vervoer te komen
 Ik moet met de auto te veel omrijden of ik vermoed langer in de file te moeten zitten
 Ik zie het niet zitten om met de wagen te komen
 Andere redenen, noteer hier:

→ ga naar vraag 30

27 Hoe heb je je na de invoering van het Circulatieplan meestal verplaatst voor de volgende doelen van je verplaatsingen van, naar of in de binnenstad (= gebied binnen de Gentse stadsring (R40))?

(Duid per doel van verplaatsing het belangrijkste vervoersmiddel aan, één antwoord per rij)

	Te voet	Met de fiets	Met de motor/bromfiets	Met de tram/bus	Met de trein	Met de wagen (als bestuurder/als passagier)	Met de wagen en vervolgens tram/bus	Met de wagen en vervolgens fiets	Andere (noteer bij 'andere' onder de tabel)*	Voor dit doel heb ik geen verplaatsing gemaakt.
Verplaatsing voor het werk (leveren, klanten bezoeken, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verplaatsen naar en van het werk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les volgen (school)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winkelen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ontspanning (restaurant, cultuur, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diensten (dokter, bank, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andere (*):	<input type="text"/>									

28 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
- Op straat in een openbare fietsenstalling
- In een openbare overdekte fietsenparking
- In een fietsenstalling op het private terrein
- Ander, waar:
- Niet van toepassing – ik ga niet met de fiets naar een plaats binnen de Gentse stadsring (R40)

29 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
- In een publieke parkeergarage
- Op een private parkeerplaats (van mezelf, mijn werkgever, familie, ...)
- Op een parkeerplaats voor personen met een beperking
- Op een Park & Ride parking
- Op straat waar geen parkeerregime is
- Andere plaats, noteer hier:
- Niet van toepassing – ik ga niet met de wagen naar een plaats binnen de Gentse stadsring (R40)

30 Kunnen, volgens jou, de volgende groepen zich na de invoering van het Circulatieplan VLOTTER van, naar en in de binnenstad (=gebied binnen de Gentse stadsring (R40)) verplaatsen? (Vlot = snel of gemakkelijker) (Duid slechts één antwoord aan per rij)

	Veel vlotter	Vlotter	Even vlot zoals voorheen	Minder vlot	Veel minder vlot	Geen mening
Voetgangers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fietsers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tram- of busreizigers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Automobilisten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

31 Kunnen, volgens jou, de volgende groepen zich na de invoering van het Circulatieplan AANGENAMER van, naar en in de binnenstad (=gebied binnen de Gentse stadsring (R40)) verplaatsen? (Duid slechts één antwoord aan per rij)

	Veel aangenaam	Aangenaam	Even aangenaam zoals voorheen	Minder aangenaam	Veel minder aangenaam	Geen mening
Voetgangers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fietsers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tram- of busreizigers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Automobilisten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

32 Kunnen, volgens jou, de volgende groepen zich na de invoering van het Circulatieplan VEILIGER van, naar en in de binnenstad (=gebied binnen de Gentse stadsring (R40)) verplaatsen? (Duid slechts één antwoord aan per rij)

	Veel veiliger	Veiliger	Even veilig zoals voorheen	Minder veilig	Veel minder veilig	Geen mening
Voetgangers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fietsers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tram- of busreizigers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Automobilisten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

33 Hoe frequent ga je naar de binnenstad van Gent om te winkelen?

(Duid slechts één antwoord aan)

- Nooit
- 1 tot meerdere keren per week
- 1 tot enkele keren per maand
- 1 tot enkele keren per jaar

34 Heeft het Circulatieplan invloed gehad op hoe vaak je gaat winkelen in de binnenstad van Gent?

(Duid slechts één antwoord aan)

- Ja, en ik winkel er vaker dan vroeger
- Ja, en ik winkel er minder vaak dan vroeger
- Neen, ik winkel er even vaak als vroeger

35 Geef voor de volgende stellingen je mening over verschillende aspecten van verkeersleefbaarheid IN DE BINNENSTAD (= gebied binnen de Gentse stadsring (R40)).

Onder verkeersleefbaarheid verstaan we de impact van het (gemotoriseerd) verkeer op de binnenstad.
(Duid slechts één antwoord aan)

IN DE BINNENSTAD	Helemaal akkoord	Akkoord	Neutraal	Niet Akkoord	Helemaal niet akkoord	Geen mening
De belevingswaarde van straten en pleinen is na de invoering van het Circulatieplan verbeterd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De verkeersdrukke is na de invoering van het Circulatieplan verminderd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geurhinder veroorzaakt door het verkeer is na de invoering van het Circulatieplan verminderd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geluidsoverlast veroorzaakt door het verkeer is na de invoering van het Circulatieplan verminderd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De verkeersveiligheid is na de invoering van het Circulatieplan verbeterd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voetgangers en fietsers kunnen na de invoering van het Circulatieplan vlotter oversteken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Het vrachtverkeer is na de invoering van het Circulatieplan verminderd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De verkeersleefbaarheid in het algemeen is na de invoering van het Circulatieplan verbeterd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

36 Als je nog opmerkingen en suggesties hebt over de mobiliteit in DE BINNENSTAD, dan kan je deze hieronder 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?

- 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
- Andere reden:

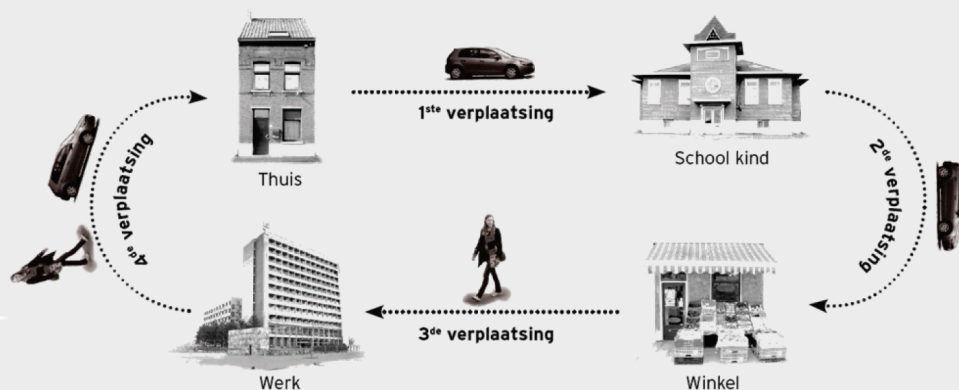
→ Als je geen verplaatsing maakte op de invuldag, dan ben je klaar met het invullen van de vragenlijst en danken wij je hartelijk voor je medewerking!

In dit laatste deel van de vragenlijst vul je per bladzijde de gegevens van **elke verplaatsing** in die je maakt **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**.

Voorbeeld VOLWASSENEN

Je vertrekt naar het werk in Gent Centrum en je zet onderweg je kinderen af aan school en nadien nog een boodschap - dan reis je verder naar je werk. Je keert 's avonds van je werk terug naar huis – rechtstreeks – zonder tussenstop (dus niet de kinderen van school of opvang 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 volgende manier in:

Tabel 1: EERSTE verplaatsing

(Hoofd)doel : iets/iemand wegbrengen/ afhalen
 Plaats waar je naar toe ging : adres van de school van je kind
 Hoe je daar naartoe ging : met de wagen (van thuis naar school)
 → 1 vervoerswijze : wagen



Tabel 2: TWEEDE verplaatsing

(Hoofd)doel : winkelen/boodschappen
 Plaats waar je naartoe ging : adres van winkel
 Hoe je daar naartoe ging : met de wagen (van school naar winkel)
 → 1 vervoerswijze : wagen



Tabel 3: DERDE verplaatsing

(Hoofd)doel : werken
 Plaats waar je naartoe ging : adres van werk in Gent Centrum
 Hoe je daar naartoe ging : te voet (van parking winkel tot werk)
 → 1 vervoerswijze : te voet



Tabel 4: VIERDE verplaatsing

(Hoofd)doel : naar huis
 Plaats waar je naartoe ging : thuisadres
 Hoe je daar naartoe ging : te voet (van werk tot parking winkel) en wagen (tot thuis)
 → 2 vervoerswijzen : te voet en wagen

Voorbeeld JONGEREN

Het is een schooldag - vrijdag - en na de school ga je naar je sporttraining en direct erna ga je met vrienden naar de bioscoop. Na de bioscoop 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 volgende manier in:

Tabel 1: EERSTE verplaatsing

(Hoofd)doel : onderwijs
 Plaats waar je naar toe ging : adres van de school
 Hoe je daar naartoe ging : te voet, met de bus en te voet
 → 2 vervoerswijzen : te voet (2x) en bus



Tabel 2: TWEEDE verplaatsing

(Hoofd)doel : naar huis
 Plaats waar je naar toe ging : thuisadres
 Hoe je daar naartoe ging : te voet, met de bus en te voet
 → 2 vervoerswijzen : te voet (2x) en bus



Tabel 3: DERDE verplaatsing

(Hoofd)doel : sport
 Plaats waar je naar toe ging : adres van sportclub
 Hoe je daar naartoe ging : met wagen
 → 1 vervoerswijze : met wagen (van ouders)



Tabel 4: VIERDE verplaatsing

(Hoofd)doel : ontspanning (bioscoop)
 Plaats waar je naar toe ging : plaats van bioscoop
 Hoe je daar naartoe ging : te voet, met tram, te voet
 → 2 vervoerswijzen : te voet (2x) en tram



Tabel 5: VIJFDE verplaatsing

(Hoofd)doel : naar huis
 Plaats waar je naar toe ging : thuisadres
 Hoe je daar naartoe ging : met wagen
 → 1 vervoerswijze : met wagen (van ouders)

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:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>																					
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min																					
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel . Er is slechts 1 antwoord mogelijk.	<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/iemand wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input style="width: 100px;" type="text"/>																					
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>																					
Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde.</i> <i>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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th>Afstand</th> <th>Reisduur</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	Reisduur	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	Reisduur																				
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? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <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)

TABEL 2: TWEDE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>																					
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min																					
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel. Er is slechts 1 antwoord mogelijk.	<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/iemand wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input style="width: 100px;" type="text"/>																					
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>																					
Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde.</i> <i>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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th>Afstand</th> <th>Reisduur</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	Reisduur	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	Reisduur																				
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? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <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)

TABEL 3: DERDE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>																					
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min																					
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel. Er is slechts 1 antwoord mogelijk.	<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/iemand wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input style="width: 100px;" type="text"/>																					
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>																					
Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde.</i> <i>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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th>Afstand</th> <th>Reisduur</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	Reisduur	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	Reisduur																				
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? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <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)

TABEL 4: VIERDE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>		
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.	[] []	uur	[] []
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel. Er is slechts 1 antwoord mogelijk.	<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/iemand wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input style="width: 100px;" type="text"/>		
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>		
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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere	Vervoerswijze (A t.e.m. H)	Afstand	Reisduur
	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? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.	[] []	uur	[] []
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)

TABEL 5: VIJFDE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>																					
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min																					
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel. Er is slechts 1 antwoord mogelijk.	<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/iemand wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input style="width: 100px;" type="text"/>																					
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>																					
Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde.</i> <i>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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th>Afstand</th> <th>Reisduur</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	Reisduur	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	Reisduur																				
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? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <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)

TABEL 6: ZESDE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>																					
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min																					
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel. Er is slechts 1 antwoord mogelijk.	<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/iemand wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input style="width: 100px;" type="text"/>																					
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>																					
Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde.</i> <i>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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th>Afstand</th> <th>Reisduur</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	Reisduur	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	Reisduur																				
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? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <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)

TABEL 7: ZEVENDE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>																					
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min																					
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel. Er is slechts 1 antwoord mogelijk.	<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/iemand wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input style="width: 100px;" type="text"/>																					
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>																					
Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde.</i> <i>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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th>Afstand</th> <th>Reisduur</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	Reisduur	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	Reisduur																				
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? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <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 !																					

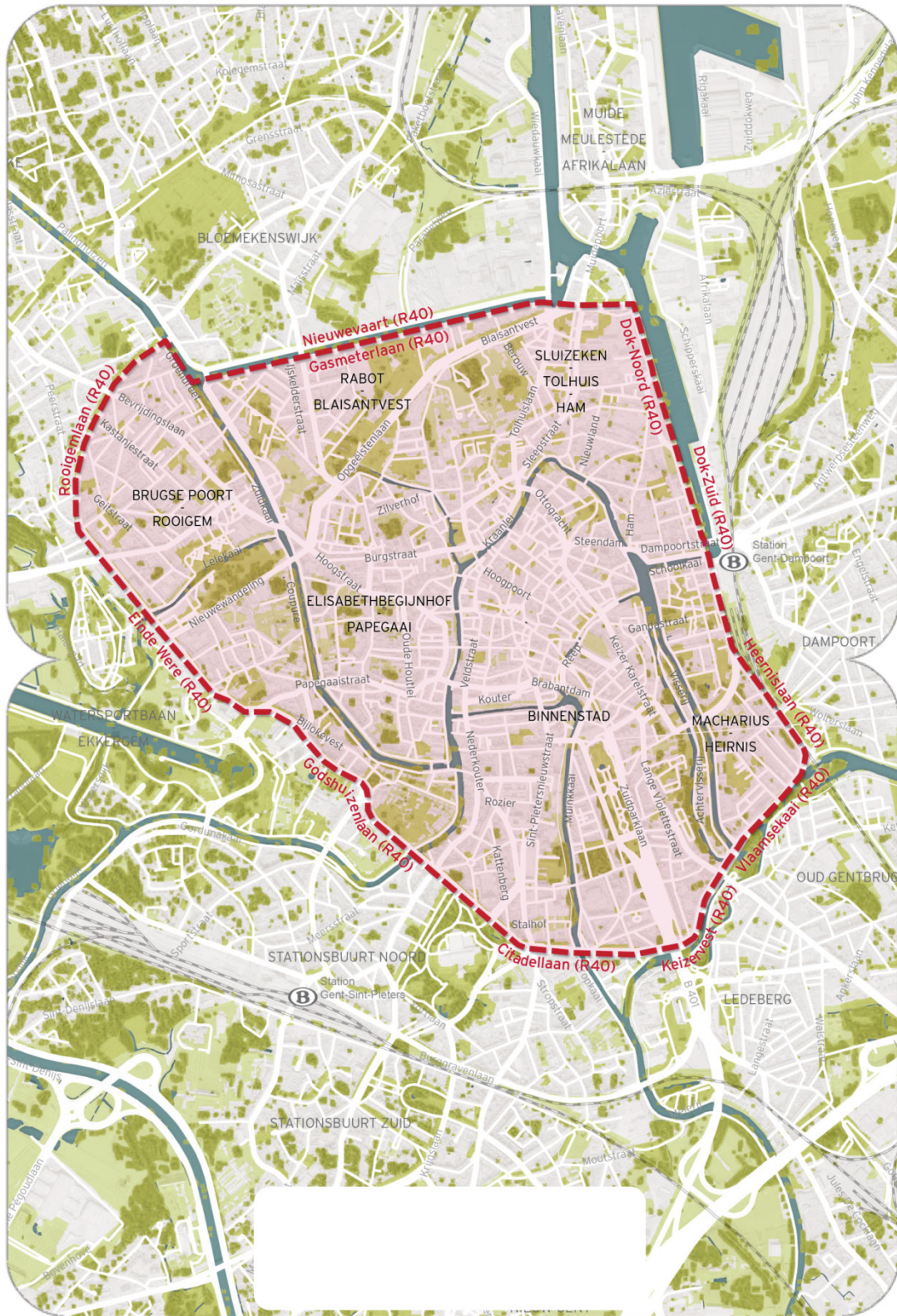
Let op dat je steeds je laatste verplaatsing noteert!
(bv. terug naar huis)

TABEL 8: ACHTSTE VERPLAATSING

<p>Waar ben je vertrokken?</p>	<p>Postcode of gemeente:.....</p> <p>Straat:.....</p> <p><i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i></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/iemand wegbrengen/afhalen</p> <p><input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...)</p> <p><input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input style="width: 100px;" 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.</i> <i>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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 20%;">Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th style="width: 15%;">Afstand</th> <th style="width: 15%;">Reisduur</th> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1)</td> <td>.....</td> <td>..... km</td> <td>..... uur</td> <td>.....</td> <td>..... min</td> </tr> <tr> <td>2)</td> <td>.....</td> <td>..... km</td> <td>..... uur</td> <td>.....</td> <td>..... min</td> </tr> <tr> <td>3)</td> <td>.....</td> <td>..... km</td> <td>..... uur</td> <td>.....</td> <td>..... min</td> </tr> <tr> <td>4)</td> <td>.....</td> <td>..... km</td> <td>..... uur</td> <td>.....</td> <td>..... min</td> </tr> <tr> <td>5)</td> <td>.....</td> <td>..... km</td> <td>..... uur</td> <td>.....</td> <td>..... min</td> </tr> <tr> <td>6)</td> <td>.....</td> <td>..... km</td> <td>..... uur</td> <td>.....</td> <td>..... min</td> </tr> </tbody> </table>		Vervoerswijze (A t.e.m. H)	Afstand	Reisduur			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	Reisduur																																								
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 style="text-align: center;">Hartelijk dank voor je medewerking !</p>																																										

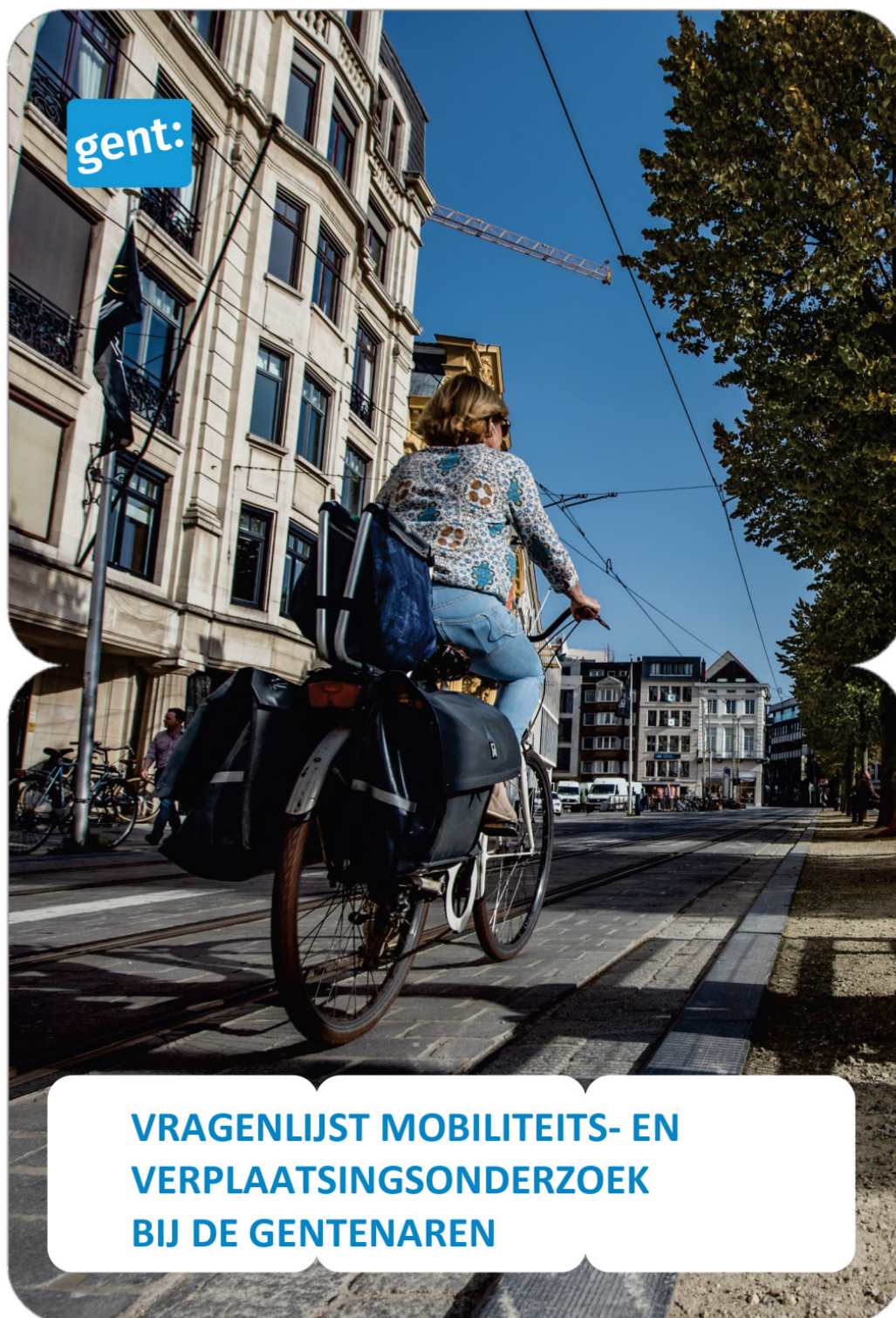
Hartelijk dank voor jouw medewerking!

Let op dat je steeds je laatste verplaatsing noteert!
(bv. terug naar huis)



V.u.: Mieke Hullebroeck – algemeen directeur – Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent - 2018

5.2 Vragenlijst jongeren



**VRAGENLIJST MOBILITEITS- EN
VERPLAATSINGSONDERZOEK
BIJ DE GENTENAREN**

V.u.: Mieke Hullebroeck – algemeen directeur – Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent - 2018

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 enveloppe). 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. aan je ouders) maar we willen wel jouw mening weten.

Hoe invullen ?

Je kunt de vragenlijst op twee manieren invullen :

- **Via het internet : ga naar www.stad.gent/mobiliteitsonderzoek en geef de code op die je terugvindt in de brief.**
- 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 kleven.

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

Gelieve de datum te noteren waarop je de vragenlijst invult:

			/				/	2	0	1	8
--	--	--	---	--	--	--	---	---	---	---	---

1 Ben je een ?

- Jongen/man
 Meisje/vrouw
 Anders

2 In welk jaar ben je geboren?

--	--	--	--	--

3 Wat is jouw gezinssituatie?

- Inwonend bij ouders, grootouders of familie
 Andere situatie:

--

4 Hoeveel personen maken deel uit van het gezin waartoe je behoort?

Met gezin bedoelen we **alle** personen met wie je samen in een zelfde woning/appartement woont. Vergeet niet jezelf mee te tellen.

--	--

perso(o)n(en)

5 Wat is de leeftijd van het jongste kind binnen jouw gezin (jijzelf, broer, zus)?

--	--

Jaar

6 Wat is je hoogst behaalde diploma?

- Geen
 Lager onderwijs
 Lager secundair onderwijs

Andere:

--

7 Is je school gelegen binnen de Gentse stadsring (R40)?

Op de achterkant van de vragenlijst is de Gentse stadsring weergegeven.

- Ja
 Neen
 Niet van toepassing - ik ga niet naar school → ga naar vraag 9

8 Wat is de postcode van je school?

Postcode:

--	--	--	--	--

MOBILITEIT IN GENT - ALGEMEEN

9 Hoeveel auto's, motors, bromfietsen en (bak-)fietsen zijn er in het gezin (inclusief elektrische)?
(Kruis aan en vul in)

<input type="checkbox"/> Eigen wagens	→	
<input type="checkbox"/> Bedrijfswagens	→	
<input type="checkbox"/> Motors	→	
<input type="checkbox"/> Bromfietsen	→	
<input type="checkbox"/> Fietsen	→	

10 Heb je naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan (3 april 2017) het volgende gedaan?
(Duid slechts één antwoord aan per rij)

- Niet van toepassing, want ik woonde voor de invoering van het Circulatieplan nog niet in Gent
→ ga naar **vraag 11**

	Ja	Neen	Neen, maar ben het wel van plan
Vaker te voet gegaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vaker de fiets genomen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vaker de motor/bromfiets genomen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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"/>
Vaker het openbaar vervoer genomen	<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"/>
Vaker een wagen gedeeld	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vaker gecarpoold	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De nummerplaat van mijn wagen ingeleverd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vaker de wagen genomen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Een wagen gekocht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Een elektrische wagen gekocht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andere: <input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11 Waar zet jij en je gezin thuis meestal jouw fiets(en)?
(Per fiets slechts één antwoord aankruisen)

Niet van toepassing, mijn gezin beschikt niet over een fiets → ga naar **vraag 13**

	Fiets 1	Fiets 2	Fiets 3	Fiets 4	Fiets 5	Fiets 6
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Op straat in een openbare fietsenstalling	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Binnenshuis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In een garage, schuurtje, tuinhuisje, ... bij mijn woning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buiten op eigen terrein (oprit, tuin, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In een gezamenlijke privé stalling	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elders, waar: <input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12 Als je met de fiets naar je school gaat, waar parkeer je deze meestal op je school?
(Slechts één antwoord aankruisen)

- Op straat tegen de gevel of op het voetpad
 Op straat in een openbare fietsenstalling
 In een fietsenstalling op het private terrein (van de school)

Ander, waar:

Niet van toepassing – ik ga niet met de fiets naar school

13 Waar parkeren je gezinsleden in de buurt van je woning meestal de wagen?

Niet van toepassing, ons gezin beschikt niet over een wagen → ga naar **vraag 15**

	Wagen 1	Wagen 2	Wagen 3
Op straat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In een privé garage of op privaat terrein	<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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14 Als je (met je gezinslid) met de wagen naar je school gaat, waar parkeert je gezinslid meestal de wagen op je school?
(Slechts één antwoord aankruisen)

- Op straat
 In de garage of private parkeerplaats van mijn school
 Op een parkeerplaats voor personen met een beperking
 In een publieke parkeergarage
 Op een Park & Ride parking

Niet van toepassing – ik ga niet met de wagen naar school

15 Maak je in Gent gebruik van de taxi?

- Ja, en ik gebruik de taxi 1 of meerdere keren per maand
 Ja, en ik gebruik de taxi 1 of meerdere keren per jaar
 Ja, en ik gebruik de taxi minder dan 1 keer per jaar
 Neen

MOBILITEIT IN DE BINNENSTAD

(= gebied binnen de Gentse stadsring (R40))

16 Heb je na de invoering van het Circulatieplan (3 april 2017) een verplaatsing gemaakt van, naar of in de binnenstad (= gebied binnen de Gentse stadsring (R40) – zie kaart achterkant vragenlijst)?

- Ja → ga naar **vraag 18**
 Neen → ga naar **vraag 17**

17 Waarom heb je na de invoering van het Circulatieplan geen verplaatsing gemaakt van, naar of in de binnenstad? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Ik moet daar nooit zijn, ook niet voor de invoering van het Circulatieplan
 Ik moest er (nog) niet zijn
 Ik vind de afstanden te groot om te fietsen of te voet te gaan
 Ik zie het niet zitten om met de fiets te gaan
 Van waar ik woon is het niet eenvoudig om met het openbaar vervoer naar het gebied binnen de Gentse stadsring (R40) te gaan (halte te ver, frequentie te laag, ...)
 Ik zie het niet zitten om met het openbaar vervoer te komen
 Andere reden, noteer hier:
 → ga naar **vraag 21**

18 Hoe heb je je na de invoering van het Circulatieplan meestal verplaatst voor de volgende doelen van je verplaatsingen van, naar of in de binnenstad (= gebied binnen de Gentse stadsring (R40))?
 (Duid per doel van verplaatsing het belangrijkste vervoersmiddel aan, 1 antwoord per rij)

	Te voet	Met de fiets	Met de motor/bromfiets	Met de tram/bus	Met de trein	Met de wagen als passagier	Met de wagen en vervolgens tram/bus	Met de wagen en vervolgens fiets	Andere (noteer bij 'andere' onder de tabel)*	Voor dit doel heb ik hier geen verplaatsing gemaakt
Les volgen (school)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winkelen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ontspanning (restaurant, cultuur, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diensten (vb. dokter, bank, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andere (*):	<input type="text"/>									

19 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
- Op straat in een openbare fietsenstalling
- In een openbare overdekte fietsenparking
- In een fietsenstalling op het private terrein
- Ander, waar:
- Niet van toepassing – ik ga niet met de fiets naar een plaats binnen de Gentse stadsring (R40)

20 Als je met je gezinslid met de wagen naar de binnenstad gaat, waar parkeer je gezinslid meestal de wagen?

(Duid slechts één antwoord aan)

- Op straat vlak bij mijn bestemming
- In een publieke parkeergarage
- Op een private parkeerplaats (van mijn gezin, de werkgever van mijn gezinslid, familie, ...)
- Op een parkeerplaats voor personen met een beperking
- Op een Park & Ride parking
- Op straat waar geen parkeerregime is
- Andere plaats, noteer hier:
- Niet van toepassing – ik ga niet met de wagen naar een plaats binnen de Gentse stadsring (R40)

21 Hoe frequent ga je naar de binnenstad van Gent om te winkelen?

(Duid slechts één antwoord aan)

- Nooit
- 1 tot meerdere keren per week
- 1 tot enkele keren per maand
- 1 tot enkele keren per jaar

22 Heeft het Circulatieplan invloed gehad op hoe vaak je gaat winkelen in de binnenstad van Gent?

(Duid slechts één antwoord aan)

- Ja, en ik winkel er vaker dan vroeger
- Ja, en ik winkel er minder vaak dan vroeger
- Neen, ik winkel er even vaak als vroeger

VERPLAATSINGSDAGBOEK

(Je mag aan je ouders hulp vragen 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

23 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 24

24 Waarom heb je geen enkele verplaatsing gemaakt op de invuldag?

- Ik had geen school
- Verplichtingen thuis (op iemand passen, thuisblijven voor de loodgieter, ...)
- Ziekte of handicap
- Het weer
- Geen behoefte/ geen nood aan gehad
- Andere reden:

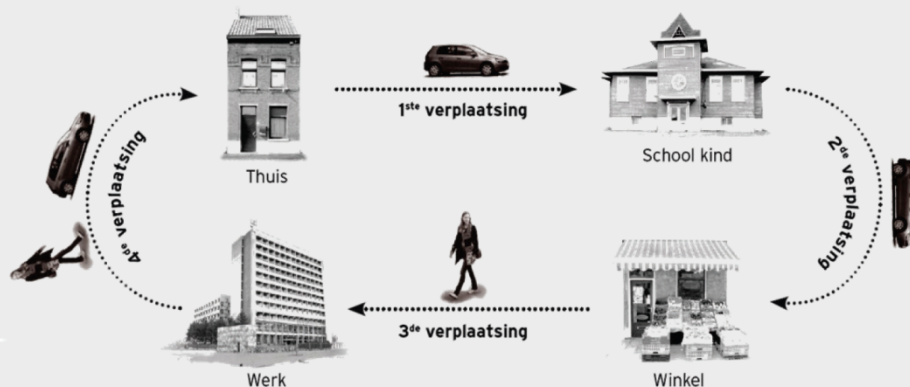
→ Als je geen verplaatsing maakte op de invuldag, dan ben je klaar met het invullen van de vragenlijst en danken wij je hartelijk voor je medewerking!

In dit laatste deel van de vragenlijst vul je per bladzijde de gegevens van **elke verplaatsing** in die je maakt **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. naar school, 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 school te gaan en je stopt onderweg bij een winkel om iets te kopen en je reist dan verder naar de school dan heb je **2 verplaatsingen** gedaan.

Let op : Ook hier zijn natuurlijk telkens meerdere vervoerswijzen mogelijk.

Voorbeeld VOLWASSENEN

Je vertrekt naar het werk in Gent Centrum en je zet onderweg je kinderen af aan school en nadien nog een boodschap - dan reis je verder naar je werk. Je keert 's avonds van je werk terug naar huis – rechtstreeks – zonder tussenstop (dus niet de kinderen van school of opvang 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 volgende manier in:

Tabel 1: EERSTE verplaatsing

(Hoofd)doel : iets/iemand wegbrengen/ afhalen
 Plaats waar je naar toe ging : adres van de school
 Van je kind
 Hoe je daar naartoe ging : met de wagen (van thuis naar school)
 → 1 vervoerswijze : wagen



Tabel 2: TWEEDE verplaatsing

(Hoofd)doel : winkelen/boodschappen
 Plaats waar je naartoe ging : adres van winkel
 Hoe je daar naartoe ging : met de wagen (van school naar winkel)
 → 1 vervoerswijze : wagen



Tabel 3: DERDE verplaatsing

(Hoofd)doel : werken
 Plaats waar je naartoe ging : adres van werk in Gent Centrum
 Hoe je daar naartoe ging : te voet (van parking winkel tot werk)
 → 1 vervoerswijze : te voet



Tabel 4: VIERDE verplaatsing

(Hoofd)doel : naar huis
 Plaats waar je naartoe ging : thuisadres
 Hoe je daar naartoe ging : te voet (van werk tot parking winkel) en wagen (tot thuis)
 → 2 vervoerswijzen : te voet en wagen

Voorbeeld JONGEREN

Het is een schooldag - vrijdag - en na de school ga je naar je sporttraining en direct erna ga je met vrienden naar de bioscoop. Na de bioscoop 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 volgende manier in:

Tabel 1: EERSTE verplaatsing

(Hoofd)doel : onderwijs
 Plaats waar je naar toe ging : adres van de school
 Hoe je daar naartoe ging : te voet en met de bus en te voet
 → 2 vervoerswijzen : te voet (2x) en bus



Tabel 2: TWEEDE verplaatsing

(Hoofd)doel : naar huis
 Plaats waar je naar toe ging : thuisadres
 Hoe je daar naartoe ging : te voet en met de bus en te voet
 → 2 vervoerswijzen : te voet (2x) en bus



Tabel 3: DERDE verplaatsing

(Hoofd)doel : sport
 Plaats waar je naar toe ging : adres van sportclub
 Hoe je daar naartoe ging : met wagen
 → 1 vervoerswijze : met wagen (van ouders)



Tabel 4: VIERDE verplaatsing

(Hoofd)doel : ontspanning (bioscoop)
 Plaats waar je naar toe ging : plaats van bioscoop
 Hoe je daar naartoe ging : te voet, met tram, te voet
 → 2 vervoerswijzen : te voet (2x) en tram



Tabel 5: VIJFDE verplaatsing

(Hoofd)doel : naar huis
 Plaats waar je naar toe ging : thuisadres
 Hoe je daar naartoe ging : met wagen
 → 1 vervoerswijze : met wagen (van ouders)

25 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:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>																					
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min																					
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel . ER is slechts 1 antwoord mogelijk	<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/iemand wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk <input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/>																					
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>																					
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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th>Afstand</th> <th>Reisduur</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	Reisduur	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	Reisduur																				
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? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <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)

TABEL 2: TWEDE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>		
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	<input type="text"/> <input type="text"/>	uur	<input type="text"/> <input type="text"/> min
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel . ER is slechts 1 antwoord mogelijk	<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/iemand wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk <input style="width: 150px; height: 20px;" type="text"/>		
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>		
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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere	Vervoerswijze (A t.e.m. H)	Afstand	Reisduur
	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? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	<input type="text"/> <input type="text"/>	uur	<input type="text"/> <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)

TABEL 3: DERDE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:</i>		
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	[] []	uur	[] []
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel . ER is slechts 1 antwoord mogelijk	<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/iemand wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk <input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/>		
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:</i>		
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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere	Vervoerswijze (A t.e.m. H)	Afstand	Reisduur
	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? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	[] []	uur	[] []
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)

TABEL 4: VIERDE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:</i>																					
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min																					
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel . ER is slechts 1 antwoord mogelijk	<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/iemand wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk <input type="text"/>																					
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:</i>																					
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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th>Afstand</th> <th>Reisduur</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	Reisduur	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	Reisduur																				
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? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <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)

TABEL 5: VIJFDE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:</i>		
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	<input type="text"/> <input type="text"/>	uur	<input type="text"/> <input type="text"/>
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel . ER is slechts 1 antwoord mogelijk	<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/iemand wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk <input type="text"/>		
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:</i>		
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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere	Vervoerswijze (A t.e.m. H)	Afstand	Reisduur
	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? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	<input type="text"/> <input type="text"/>	uur	<input type="text"/> <input type="text"/>
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)

TABEL 6: ZESDE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:</i>																					
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min																					
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel . ER is slechts 1 antwoord mogelijk	<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/iemand wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk <input type="text"/>																					
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:</i>																					
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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th>Afstand</th> <th>Reisduur</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	Reisduur	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	Reisduur																				
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? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <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)

TABEL 7: ZEVENDE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:</i>																					
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min																					
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel . ER is slechts 1 antwoord mogelijk	<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/iemand wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk <input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/>																					
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:</i>																					
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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th>Afstand</th> <th>Reisduur</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	Reisduur	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	Reisduur																				
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? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <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)

TABEL 8: ACHTSTE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:</i>																					
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min																					
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel . ER is slechts 1 antwoord mogelijk	<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/iemand wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bv. dokter, bank,...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk <input style="width: 100px; height: 15px;" type="text"/>																					
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:</i>																					
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 of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th>Afstand</th> <th>Reisduur</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	Reisduur	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	Reisduur																				
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? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur	<input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <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 !																					

Hartelijk dank voor jouw medewerking!

Let op dat je steeds je laatste verplaatsing noteert!
(bv. terug naar huis)



V.u.: Mieke Hullebroeck – algemeen directeur – Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent - 2018