

gent: slim op weg

Mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek bij inwoners van de stad Gent

Onderzoeksbureau M.A.S.

Tel 016 22 69 67 / info@masresearch.be

Eindrapport, maart 2016



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 Joren Bosmans, projectmedewerker
Datum	Maart 2016
Status document	Eindrapport

Inhoud

1.	ALGEMEEN.....	11
1.1	SITUERING EN CONTEXT STUDIE.....	11
1.2	DOEL VAN DE STUDIE.....	11
1.3	OPBOUW VAN HET RAPPORT.....	12
2.	METHODOLOGIE – TECHNISCHE RAPPORTERING.....	13
2.1	VOORBEREIDING EN OPZET VAN HET ONDERZOEK.....	14
2.1.1	METHODIEK VAN BEVRAGING.....	14
2.1.2	VRAGENLIJST INCLUSIEF VERPLAATSINGSDAGBOEKJE.....	14
2.1.3	THEORETISCHE STEEKPROEF.....	16
2.2	UITVOERING VAN HET VELDWERK.....	20
2.2.1	VOORBEREIDING EN AFHANDELING EFFECTIEVE ZENDING(EN).....	20
2.2.2	OPVOLGING RETOUR EN HERINNERINGSBRIEF.....	23
2.2.3	TIMING VAN HET VELDWERK.....	23
2.2.4	ONLINE – INTERNETENQUÊTE.....	24
2.2.5	(NON-)RESPONS.....	24
2.2.6	CONTROLE EN KWALITEIT VAN DE ENQUÊTES.....	29
2.2.7	BETROUWBAARHEID EN REPRESENTATIVITEIT VAN DE STEEKPROEF.....	30
2.3	VERWERKING EN ANALYSE VAN DE GEGEVENS.....	35
2.3.1	UNIVARIATE ANALYSES – FREQUENTIETABELLEN.....	35
2.3.2	BIVARIATE ANALYSES – KRUISTABELLEN.....	35
2.3.3	SIGNIFICANTIETOETSEN.....	36
3.	RESULTATEN ONDERZOEK.....	38
3.1	PROFIELSCHETS VAN DE RESPONDENTEN.....	40
3.1.1	GESLACHT, LEEFTIJD EN WOONPLAATS.....	40
3.1.2	SAMENSTELLING VAN HET HUISHOUDEN.....	42
3.1.3	ONDERWIJNSNIVEAU.....	44
3.1.4	TEWERKSTELLINGSSTATUUT.....	45
3.1.5	LOCATIE VAN DE WOONPLAATS.....	47
3.1.6	LOCATIE VAN SCHOOL OF WERK.....	48
3.1.7	TELEWERK.....	50
3.2	MOBILITEITSBELEVING IN GENT.....	53
3.2.1	TE VOET.....	53
3.2.2	MET DE FIETS.....	57
3.2.3	MET HET OPENBAAR VERVOER.....	62
3.2.4	MET DE WAGEN.....	69
3.2.5	GELUIDSHINDER.....	71
3.2.6	TAXI.....	72
3.2.7	SUGGESTIES VAN GENTENAREN.....	75
3.3	MOBILITEITSBELEID IN GENT.....	76
3.3.1	EVALUATIE MOBILITEITSBELEID STAD GENT.....	76
3.3.2	REACTIES OP MAATREGELEN VAN HET GENTSE CIRCULATIE- EN PARKEERPLAN.....	92
3.3.3	KENNIS EN GEBRUIK STADSDIENSTEN/-INITIATIEVEN M.B.T. MOBILITEIT.....	108

Inhoud

3.3.4	EVALUATIE DIENSTVERLENING MOBILITEITSBEDRIJF STAD GENT.....	115
3.3.5	SUGGESTIES VAN GENTENAREN.....	124
3.4	VERPLAATSINGSGEDRAG - ALGEMEEN.....	125
3.4.1	VOERTUIGEN IN HET GEZIN.....	125
3.4.2	GEBRUIK MAKEN VAN AUTODELEN DOOR GEZIN.....	132
3.4.3	GEBRUIK MAKEN VAN TAXI.....	134
3.4.4	VERPLAATSINGSGEDRAG TE VOET.....	135
3.4.5	VERPLAATSINGSGEDRAG PER FIETS.....	144
3.4.6	VERPLAATSINGSGEDRAG PER OPENBAAR VERVOER.....	155
3.4.7	VERPLAATSINGSGEDRAG PER WAGEN.....	169
3.5	VERPLAATSINGSGEDRAG IN DETAIL MIDDELS HET VERPLAATSINGSDAGBOEKJE.....	191
3.5.1	AANTAL VERPLAATSINGEN.....	193
3.5.2	VERPLAATSINGSWIJZE - HOOFDVERVOERSWIJZE.....	194
3.5.3	VERPLAATSINGSMOTIEF.....	197
3.5.4	VERPLAATSINGSMOTIEF EN VERPLAATSINGSWIJZE.....	198
3.5.5	AFSTAND EN DUURTIJD VAN EEN VERPLAATSING.....	201
3.5.6	AFSTAND EN HOOFDVERVOERSWIJZE VAN EEN VERPLAATSING.....	202
3.5.7	AFSTAND EN MOTIEF VAN EEN VERPLAATSING.....	203
3.5.8	AFSTAND EN HOOFDVERVOERSWIJZE VAN WOON-WERKVERPLAATSINGEN.....	204
3.5.9	HOOFDVERVOERSWIJZE PER GESLACHT.....	205
3.5.10	HOOFDVERVOERSWIJZE PER OPLEIDINGSNIVEAU.....	207
3.5.11	HOOFDVERVOERSWIJZE PER STADSDEEL.....	208
3.5.12	HOOFDVERVOERSWIJZE PER LIGGING WOONPLAATS BINNEN OF BUITEN STADSRING.....	209
3.5.13	HOOFDVERVOERSWIJZE PER LIGGING SCHOOL/WERK BINNEN OF BUITEN STADSRING.....	210
3.5.14	HOOFDVERVOERSWIJZE PER POSTCODE WERK / SCHOOL.....	211
3.5.15	VOOR- EN NAVERPLAATSINGEN (TRANSPORT) NAAR STATION.....	212
3.5.16	KETENVERPLAATSINGEN.....	213
4.	SYNTHESE.....	217
5.	BIJLAGEN: VRAGENLIJST.....	239

Tabellen

Tabel 1 : Overzicht theoretische steekproef voor stad Gent en stadsdelen _____	17
Tabel 2 : Overzicht populatie en te realiseren steekproef, naar geslacht, leeftijd en stadsdeel _____	18
Tabel 3 : Tijdschemabetreffende het gespreid uitsturen van de zending _____	21
Tabel 4 : Overzicht tijdschema veldwerk _____	23
Tabel 5 : Overzicht bruto- en nettorespons, naar methode van ontvangst _____	24
Tabel 6 : Algemene respons / non-respons per zending _____	25
Tabel 7 : Overzicht responscijfers naar geslacht _____	25
Tabel 8 : Overzicht responscijfers naar leeftijd _____	26
Tabel 9 : Overzicht responscijfers naar stadsdeel _____	26
Tabel 10 : Overzicht bruto- en nettorespons, naar opgegeven invuldag verplaatsingsdagboekje _____	27
Tabel 11 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar methode van ontvangst _____	28
Tabel 12 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar geslacht _____	28
Tabel 13 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar leeftijd _____	28
Tabel 14 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar stadsdeel _____	29
Tabel 15 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar invuldag verplaatsingsdagboekje _____	29
Tabel 16 : Foutenmarge steekproef, op niveau stadsdelen en Gent totaliteit _____	30
Tabel 17 : Verdeling populatie _____	32
Tabel 18 : Verdeling netto gerealiseerde steekproef _____	32
Tabel 19 : Evaluatie verdeling netto gerealiseerde steekproef t.o.v. verdeling populatie _____	32
Tabel 20 : Vergelijking populatie en netto steekproef _____	33
Tabel 21 : Wegingcoëfficiënten _____	34
Tabel 22 : Voorbeeld van een frequentietabel _____	35
Tabel 23 : Voorbeeld van een kruistabel _____	36
Tabel 24 : Interpretatie van een positieve of negatieve correlatie _____	39
Tabel 25 : Geslacht van de respondenten, naar stadsdeel _____	40
Tabel 26 : Leeftijd van de respondenten, naar stadsdeel _____	41
Tabel 27 : Postcode van de respondenten, naar stadsdeel _____	41
Tabel 28 : Samenstelling van het huishouden, naar stadsdeel _____	42
Tabel 29 : Aantal gezinsleden, naar stadsdeel _____	44
Tabel 30 : Hoogst behaalde diploma van de respondenten, naar stadsdeel _____	44
Tabel 31 : Tewelkstellingsstatuut, met gedetailleerd overzicht van beroepsactieve respondenten, naar stadsdeel _____	46
Tabel 32 : Tewelkstellingsstatuut, met gedetailleerd overzicht van niet-beroepsactieve respondenten, naar stadsdeel _____	47
Tabel 33 : Al dan niet werken/schoollopen binnen de stadsring R40, naar al dan niet wonen binnen de stadsring R40 _____	49
Tabel 34 : Plaats van tewerkstelling of school, naar stadsdeel _____	50
Tabel 35 : Al dan niet (soms) van thuis uit werken (=telewerk), naar stadsdeel _____	51
Tabel 36 : Plaats van tewerkstelling, naar al dan niet (soms) van thuis uit werken (=telewerk) _____	51
Tabel 37 : Al dan niet van thuis uit werken (=telewerk), naar plaats van tewerkstelling _____	52
Tabel 38 : Kennis en gebruik stadsdiensten, en -initiatieven m.b.t. mobiliteit _____	109
Tabel 39 : Kennis en gebruik stadsdiensten en -initiatieven m.b.t. mobiliteit, naar stadsdeel _____	110
Tabel 40 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Totaal aan wagens (incl. elektrische) _____	126
Tabel 41 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Eigen wagen (incl. elektrische) _____	127
Tabel 42 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Bedrijfswagen (incl. elektrische) _____	127
Tabel 43 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Motor (incl. elektrische) _____	128
Tabel 44 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Bromfiets (incl. elektrische) _____	128
Tabel 45 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Fiets (incl. elektrische) _____	129
Tabel 46 : Beschikken over elektrische fiets, naar stadsdeel _____	130
Tabel 47 : Redenen van niet-beschikken over elektrische fiets, naar stadsdeel _____	131

Tabellen

Tabel 48 : Gebruik maken van autodelen/autodeelwagen (Cambio, Autopia, Dégage, ...) door gezin, naar stadsdeel	132
Tabel 49 : Redenen van geen gebruik maken van autodelen/autodeelwagen, naar stadsdeel	133
Tabel 50 : Gebruik maken van taxi, naar stadsdeel	134
Tabel 51 : Stelplaats van alle fietsen thuis, naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 fiets hebben (N=1.814 respondenten met 6.167 fietsen)	152
Tabel 52 : Stelplaats van fiets op werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die met fiets naar het werk / school gaan	153
Tabel 53 : Hebben van een abonnement voor het openbaar vervoer, naar stadsdeel	164
Tabel 54 : Stelplaats van alle wagens thuis (maximum drie wagens per respondent), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 wagen hebben (N totaal=1.567 respondenten met 2.188 wagens)	178
Tabel 55 : Afstand van alle geparkeerde wagens tot woning (maximum drie wagens per respondent), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 wagen hebben (N totaal=1.567 respondenten met 2.188 wagens)	179
Tabel 56 : Stelplaats van wagen(s) thuis (eerste wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 wagen hebben (N totaal=1.567)	180
Tabel 57 : Afstand van geparkeerde wagen tot woning (eerste wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 wagen hebben (N totaal=1.567)	182
Tabel 58 : Stelplaats van wagen(s) thuis (tweede wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 2 wagens hebben (N totaal=548)	183
Tabel 59 : Afstand van geparkeerde wagen tot woning (tweede wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 2 wagens hebben (N totaal=548)	184
Tabel 60 : Stelplaats van wagen(s) thuis (derde wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 3 wagens hebben (N totaal=73)	185
Tabel 61 : Afstand van geparkeerde wagen tot woning (derde wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 3 wagens hebben (N totaal=73)	186
Tabel 62 : Stelplaats van wagen op werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die met wagen naar het werk / school gaan (N totaal=795)	187
Tabel 63 : Afstand van geparkeerde wagen tot werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die met wagen naar het werk / school gaan (N totaal=765)	188
Tabel 64 : Betaalparkeren van wagen in omgeving van werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die met wagen naar het werk / school gaan en zich niet kunnen parkeren in de garage of private parkeerplaats van het werk of school (N=totaal=240)	189
Tabel 65 : Financiële tussenkomst van derden (werkgever, overheid, ...) bij het parkeren van wagen in omgeving van werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die met wagen naar het werk / school gaan en betalen voor parkeren in omgeving van werk / school (N=totaal=87)	190
Tabel 66 : Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag door Gentse burgers (10 - 79 jaar: N=209.122; alle leeftijden: N=252.332)	194
Tabel 67 : Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen)	195
Tabel 68 : Vervoerswijze (Aantal ritten)	196
Tabel 69 : Gemiddeld afgelegde afstand per rit, naar vervoerswijze (Aantal ritten)	196
Tabel 70 : Motief om zich te verplaatsen (Aantal verplaatsingen)	197
Tabel 71 : Afstand van de verplaatsingen (Aantal verplaatsingen)	201
Tabel 72 : Duurtijd van de verplaatsingen (Aantal verplaatsingen)	201
Tabel 73 : Gemiddeld aantal verplaatsingen/dag naar geslacht	205
Tabel 74 : Hoofdvervoerswijze, naar geslacht (Aantal verplaatsingen)	206
Tabel 75 : Gemiddeld aantal verplaatsingen/dag naar opleidingsniveau	207
Tabel 76 : Hoofdvervoerswijze, naar opleidingsniveau (Aantal verplaatsingen)	208
Tabel 77 : Hoofdvervoerswijze, naar stadsdeel (Aantal verplaatsingen)	209
Tabel 78 : Motief "Werken" naar hoofdvervoerswijze en ligging werk binnen of buiten stadsring (Aantal verplaatsingen)	211
Tabel 79 : Aantal voor- en naverplaatsingen naar station, naar hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen)	212
Tabel 80 : Afstand van de voor- en naverplaatsingen naar station, naar hoofdvervoerswijze (N totaal aantal verplaatsingen=352) – rijpercentages	213
Tabel 81 : Aantal ketenverplaatsingen	214
Tabel 82 : Lengte van de ketenverplaatsingen (meerdere ketenverplaatsingen per respondent mogelijk)	214
Tabel 83 : Afstand van de ketenverplaatsingen	215

Tabel 84 : Hoofdvervoerswijze van de ketenverplaatsingen, vergeleken met hoofdvervoerswijze van alle verplaatsingen	215
Tabel 85 : Afstand van de ketenverplaatsingen, naar hoofdvervoerswijze (rijpercentages)	216

Figuren

Figuur 1: Kaart van de stad Gent en de verscheidene stadsdelen	17
Figuur 2: Samenstelling van het huishouden, naar leeftijd(N totaal=1.869)	43
Figuur 3: Onderwijsniveau, naar stadsdeel	45
Figuur 4: Tewerkstellingsstatuut van de respondenten, naar stadsdeel	46
Figuur 5: Ligging van woonplaats binnen of buiten de stadsring R40, naar stadsdeel	47
Figuur 6: Plaats van tewerkstelling of school m.b.t. de stadsring R40, naar stadsdeel	48
Figuur 7: Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (1), naar stadsdeel	53
Figuur 8: Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (2), naar stadsdeel	55
Figuur 9: Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (3), naar stadsdeel	56
Figuur 10: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (1), naar stadsdeel	57
Figuur 11: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (2), naar stadsdeel	58
Figuur 12: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (3), naar stadsdeel	59
Figuur 13: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (4), naar stadsdeel	60
Figuur 14: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (5), naar stadsdeel	61
Figuur 15: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (1), naar stadsdeel	62
Figuur 16: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (2), naar stadsdeel	63
Figuur 17: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (3), naar stadsdeel	64
Figuur 18: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (4), naar stadsdeel	65
Figuur 19: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (5), naar stadsdeel	66
Figuur 20: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (6), naar stadsdeel	67
Figuur 21: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (7), naar stadsdeel	68
Figuur 22: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen (1), naar stadsdeel	69
Figuur 23: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen (2), naar stadsdeel	70
Figuur 24: Mobiliteitsbeleving in de buurt – geluidshinder, naar stadsdeel	71
Figuur 25: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de taxi (1), naar stadsdeel	72
Figuur 26: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de taxi (2), naar stadsdeel	73
Figuur 27: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de taxi (3), naar stadsdeel	74
Figuur 28: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (1), naar stadsdeel	76
Figuur 29: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (2), naar stadsdeel	77
Figuur 30: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (3), naar stadsdeel	78
Figuur 31: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (4), naar stadsdeel	79
Figuur 32: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (5), naar stadsdeel	80
Figuur 33: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (6), naar stadsdeel	81
Figuur 34: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (7), naar stadsdeel	82
Figuur 35: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (8), naar stadsdeel	83
Figuur 36: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (9), naar stadsdeel	84
Figuur 37: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (10), naar stadsdeel	85
Figuur 38: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (11), naar stadsdeel	86
Figuur 39: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (12), naar stadsdeel	87
Figuur 40: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (13), naar stadsdeel	88
Figuur 41: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (14), naar stadsdeel	89
Figuur 42: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (15), naar stadsdeel	90
Figuur 43: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (16), naar stadsdeel	91
Figuur 44: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (1), naar stadsdeel	93
Figuur 45: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (2), naar stadsdeel	94
Figuur 46: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (3), naar stadsdeel	95
Figuur 47: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (4), naar stadsdeel	96
Figuur 48: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (5), naar stadsdeel	97
Figuur 49: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (6), naar stadsdeel	98
Figuur 50: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (7), naar stadsdeel	99

Figuren

Figuur 51: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (8), naar stadsdeel	100
Figuur 52: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (9), naar stadsdeel	101
Figuur 53: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (10), naar stadsdeel	102
Figuur 54: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (11), naar stadsdeel	103
Figuur 55: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (12), naar stadsdeel	104
Figuur 56: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (13), naar stadsdeel	105
Figuur 57: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (14), naar stadsdeel	106
Figuur 58: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (15), naar stadsdeel	107
Figuur 59: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (1), naar stadsdeel	115
Figuur 60: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (2), naar stadsdeel	116
Figuur 61: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (3), naar stadsdeel	117
Figuur 62: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (4), naar stadsdeel	118
Figuur 63: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (5), naar stadsdeel	119
Figuur 64: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (6), naar stadsdeel	120
Figuur 65: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (7), naar stadsdeel	121
Figuur 66: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (8), naar stadsdeel	123
Figuur 67: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (9), naar stadsdeel	124
Figuur 68: Frequentie van verplaatsingen te voet - naar het werk -, naar stadsdeel	135
Figuur 69: Frequentie van verplaatsingen te voet - naar het werk -, naar stadsdeel – Enkel respondenten die werk hebben	136
Figuur 70: Frequentie van verplaatsingen te voet - naar school -, naar stadsdeel	137
Figuur 71: Frequentie van verplaatsingen te voet - naar school -, naar stadsdeel – Enkel respondenten naar school gaan (student zijn)	137
Figuur 72: Frequentie van verplaatsingen te voet – om iets/iemand weg te brengen of af te halen -, naar stadsdeel	138
Figuur 73: Frequentie van verplaatsingen te voet – naar diensten -, naar stadsdeel	140
Figuur 74: Frequentie van verplaatsingen te voet – boodschappen doen -, naar stadsdeel	141
Figuur 75: Frequentie van verplaatsingen te voet – voor vrijetijdsactiviteiten -, naar stadsdeel	142
Figuur 76: Frequentie van verplaatsingen met de fiets - naar het werk -, naar stadsdeel	144
Figuur 77: Frequentie van verplaatsingen met fiets - naar het werk -, naar stadsdeel – Enkel respondenten die werk hebben	145
Figuur 78: Frequentie van verplaatsingen met fiets - naar school -, naar stadsdeel	146
Figuur 79: Frequentie van verplaatsingen met fiets - naar school -, naar stadsdeel – Enkel respondenten die naar school gaan (student zijn)	147
Figuur 80: Frequentie van verplaatsingen met fiets – om iets/iemand weg te brengen of af te halen -, naar stadsdeel	147
Figuur 81: Frequentie van verplaatsingen met fiets – naar diensten -, naar stadsdeel	148
Figuur 82: Frequentie van verplaatsingen met fiets – boodschappen doen -, naar stadsdeel	149
Figuur 83: Frequentie van verplaatsingen met fiets – voor vrijetijdsactiviteiten -, naar stadsdeel	150
Figuur 84: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) - naar het werk -, naar stadsdeel	155
Figuur 85: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) - naar het werk -, naar stadsdeel – Enkel respondenten die werk hebben	156
Figuur 86: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) - naar school -, naar stadsdeel	157
Figuur 87: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) - naar school -, naar stadsdeel – Enkel respondenten die naar school gaan (student zijn)	158
Figuur 88: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) – om iets/iemand weg te brengen of af te halen -, naar stadsdeel	159
Figuur 89: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) – naar diensten -, naar stadsdeel	160
Figuur 90: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) – boodschappen doen -, naar stadsdeel	162
Figuur 91: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) – voor vrijetijdsactiviteiten -, naar stadsdeel	163
Figuur 92: Hebben van een abonnement voor het openbaar vervoer, naar tewerkstellingsstatuut	165
Figuur 93: Type abonnement voor het openbaar vervoer, naar stadsdeel (meerdere antwoorden mogelijk)	166

Figuren

Figuur 94: Financiële tussenkomst in abonnement voor het openbaar vervoer, naar stadsdeel – Respondenten met een abonnement voor het openbaar vervoer _____	167
Figuur 95 : Financiële tussenkomst in abonnement voor het openbaar vervoer, naar tewerkstellingsstatuut – Respondenten met een abonnement voor het openbaar vervoer _____	168
Figuur 96: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier - naar het werk -, naar stadsdeel _____	169
Figuur 97: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier - naar het werk -, naar stadsdeel – Enkel respondenten die werk hebben _____	170
Figuur 98: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier - naar school -, naar stadsdeel _____	171
Figuur 99: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier - naar school -, naar stadsdeel – Enkel respondenten die naar school gaan (student zijn) _____	172
Figuur 100: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier – om iets/iemand weg te brengen of af te halen -, naar stadsdeel _____	173
Figuur 101: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier – naar diensten -, naar stadsdeel _____	174
Figuur 102: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier – boodschappen doen -, naar stadsdeel _____	175
Figuur 103: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier – voor vrijetijdsactiviteiten -, naar stadsdeel _____	177
Figuur 104: Afstand van alle geparkeerde wagens tot woning (maximum drie wagens per respondent), naar stadsdeel _____	179
Figuur 105: Afstand van geparkeerde wagen tot werk / school, naar stadsdeel _____	188
Figuur 106 : Heeft de respondent zich op de opgegeven dag verplaatst, naar dag van de week (N totaal=1.827) _____	193
Figuur 107 : Modal split – Aantal verplaatsingen naar hoofdvervoerswijze (N totaal aantal verplaatsingen=4.974) _____	195
Figuur 108 : Modal split – Aantal verplaatsingen naar motief (N totaal aantal verplaatsingen=3.063) _____	198
Figuur 109: Hoofdvervoerswijze, naar Motief (N totaal=4.974 verplaatsingen) – Modal split per motief _____	199
Figuur 110: Motief, naar hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=3.063 verplaatsingen) _____	200
Figuur 111 : Afstand, naar hoofdvervoerswijze (N totaal=4.974 verplaatsingen) _____	202
Figuur 112 : Afstand, naar motief (N totaal=3.063 verplaatsingen) _____	204
Figuur 113 : Afstand van woon-werkverplaatsingen, naar hoofdvervoerswijze (N totaal=707 verplaatsingen) _____	205
Figuur 114 : Geslacht naar hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.974 verplaatsingen) _____	206
Figuur 115 : Hoofdvervoerswijze, naar opleidingsniveau (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.974 verplaatsingen) _____	207
Figuur 116 : Hoofdvervoerswijze, naar stadsdeel (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.974 verplaatsingen) _____	208
Figuur 117 : Hoofdvervoerswijze, naar ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring R40 (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.974 verplaatsingen) _____	209
Figuur 118 : Hoofdvervoerswijze, naar ligging van de school / het werk binnen of buiten de stadsring R40 (Aantal verplaatsingen) (N totaal=3.936 verplaatsingen) _____	210
Figuur 119 : Hoofdvervoerswijze, naar postcode werk/school (Aantal verplaatsingen) (N totaal=3.936 verplaatsingen) _____	211
Figuur 120 : Modal split – Aantal voor- en naverplaatsingen naar station, naar hoofdvervoerswijze (N totaal aantal verplaatsingen=352) _____	212

1. Algemeen

1.1 Situering en context studie

Met dit onderzoek wil de Stad Gent een volledig – en actueel - beeld van het verplaatsingsgedrag krijgen dat ruimtelijk voldoende gedetailleerd is.

De te verkrijgen informatie uit deze enquête 2015 zal o.a. gebruikt worden bij de opvolging van mobiliteitsplannen, beleids- en beheerscycli, wijkcirculatieplannen en M(OB)ER's, de communicatie naar en sensibilisatie van bewoners of om beleidskeuzes te onderbouwen.

De enquête kan ook gebruikt worden om te peilen naar de mentaliteit bij de Gentenaren rond het thema mobiliteit.

In 2012 werd reeds een onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de inwoners van Gent uitgevoerd.

Om in te spelen op wijzigingen in behoeften en om het verplaatsingsgedrag blijvend te beïnvloeden, is namelijk een periodieke opvolging van vast te stellen trends wenselijk. Daarom is het belangrijk dat de ontworpen methodologie en meetinstrument verder gebruikt worden en representatieve steekproeven bij de Gentenaren uitgevoerd worden.

1.2 Doel van de studie

De stad Gent wenst met deze opdracht het volgende te bereiken:

- het verkrijgen van een representatief inzicht in het verplaatsingsgedrag en de kwantitatieve en kwalitatieve mobiliteitsbeleving van de inwoners van de stad Gent a.d.h.v. een bevraging - volgende punten dienen geanalyseerd te worden:
 - verplaatsingsgedrag: het gebruik van de diverse verplaatsingsmodi te voet, fiets of openbaar vervoer en wagen tijdens woon-werk verplaatsing en het beschrijven van alle verplaatsingen incl. tussenverplaatsingen, tijdens weekdays en weekends (er wordt één referentiedag opgenomen per geënquêteerde);
 - mobiliteitsbeleving: toetsing hoe de burgers de huidige mobiliteit ervaren;
 - draagvlak: toetsing naar draagvlak voor de geplande mobiliteitsmaatregelen.
- zich verzekeren van een kwalitatief uitgevoerd veldwerk en het uitvoeren van uitgebreide analyses volgens dezelfde methodiek als het gelijkaardig onderzoek uitgevoerd in 2012 (door M.A.S.).

1.3 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 conform de opbouw van de vragenlijst: in het eerste punt wordt een profielschets gegeven van de respondenten, gevolgd door de resultaten van het onderdeel “Mobiliteitsbeleving in Gent” in punt 2 en deze van het deel “Mobiliteitsbeleid in Gent” in punt 3. In punt vier van hoofdstuk 3 wordt het algemeen “Verplaatsingsgedrag” beschouwd en besproken en daarop aansluitend tenslotte in een vijfde punt het gedetailleerd verplaatsingsgedrag o.b.v. het verplaatsingsdagboekje.

In een vierde hoofdstuk volgt dan een synthese, 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) nazicht van de door het Mobiliteitsbedrijf geoptimaliseerde vragenlijst 2012
 - (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. Rapporteringen 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 schriftelijke postenquête op adres (op naam) met responsverhogende maatregelen (methode Dillman D.A. 1978 – zie verder).

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 2012 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 is eveneens opgenomen door de stad Gent.

De vragenlijst bestaat uit 5 delen, te weten:

- Een inleidend gedeelte;
- Deel 1: Algemeen gedeelte;
- Deel 2: Mobiliteitsbeleving in Gent;
- Deel 3: Mobiliteitsbeleid in Gent;
- Deel 4: Verplaatsingsgedrag (algemeen);
- Deel 5: Verplaatsingsdagboekje.

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

In bijlage wordt de vragenlijst opgenomen.

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 en er – geheel vrijblijvend – een wedstrijd aan verbonden is (kans op een filmticket voor 2 personen).

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 woonplaats al dan niet gelegen binnen de stadsring R40, de plaats (en postcode) van het werk/de school al dan niet gelegen binnen de stadsring R40.

2.1.2.3 DEEL 2: MOBILITEITSBELEVING IN GENT

In dit deel wordt aan de respondent 21 uitspraken omtrent mobiliteitsbeleving voorgelegd waarvoor men kan aangeven in welke mate men er al dan niet akkoord mee gaat¹; wie wil kan ook bijkomende opmerkingen en suggesties formuleren.

2.1.2.4 DEEL 3: MOBILITEITSBELEID IN GENT

Met het gedeelte rond het mobiliteitsbeleid in Gent wordt enerzijds een aantal stellingen geponeerd enerzijds omtrent genomen initiatieven m.b.t. mobiliteit in Gent en anderzijds een aantal reacties voorgelegd op getroffen maatregelen als gevolg van het circulatieplan en het parkeerplan. Aan de hand van een 5-punten Likertschaal kan de respondent aangeven in welke mate hij/zij hier al dan niet akkoord mee gaat.

Naast de peiling naar de kennis en het gebruik van het mobiliteitsaanbod in Gent wordt in dit deel de dienstverlening van het Mobiliteitsbedrijf geëvalueerd middels 9 stellingen en de mate waarin men hier al dan niet akkoord mee gaat.

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

¹ Door middel van een 5-punten Likert schaal gaande van 'helemaal akkoord' tot 'helemaal niet akkoord'.

2.1.2.5 DEEL 4: VERPLAATSINGSGEDRAG & VERPLAATSINGSDAGBOEKJE

Aan de hand van de eerste vragen in dit laatste gedeelte van de vragenlijst wordt getracht een beeld te krijgen van de vervoermiddelen waarover men in het gezin beschikt, inclusief een elektrische fiets. Ook wordt nagegaan of het gezin gebruik maakt van autodelen en de taxi.

Verder wordt nagegaan hoe vaak men zich te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer en met de wagen verplaatst naar een reeks bestemmingen.

Het stallen/parkeren van de fiets en de wagen komt tevens aan bod, dit zowel thuis als op het werk of de school. Ook wordt gevraagd naar enerzijds de afstand van de geparkeerde wagen tot de woning/werk/school en anderzijds of men een financiële tussenkomst heeft van derden bij het parkeren in omgeving van werk/school.

2.1.2.6 DEEL 5: VERPLAATSINGSDAGBOEKJE²

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, vertrekkuur, (eind)bestemming, aankomstuur, reden van verplaatsing en voor elk gebruikt vervoermiddel 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.

2.1.3 Theoretische steekproef

2.1.3.1 POPULATIE

De populatie is de bevolking van de stad Gent vanaf 10 t.e.m. 79 jaar.

² Voor het verplaatsingsdagboekje werd de methodiek gevolgd van het "Mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek" dat in 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.

2.1.3.2 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.

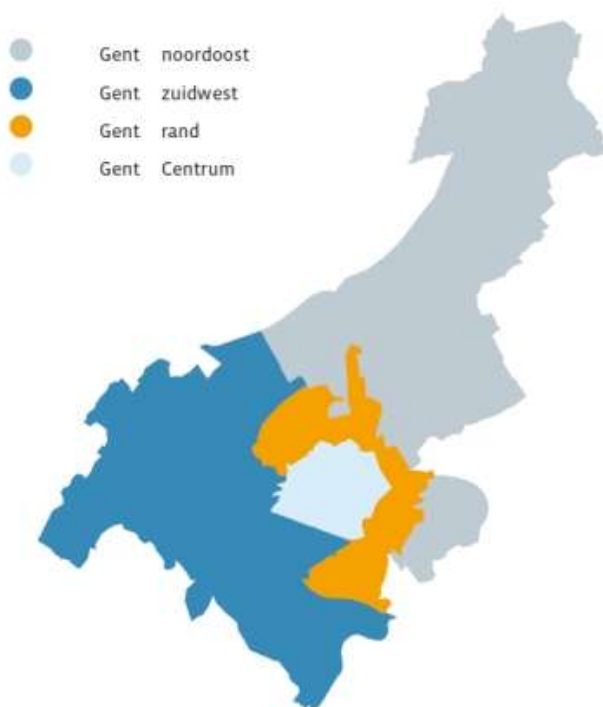
Behoudens representativiteit op niveau van leeftijd en geslacht werd verder door de stad Gent vooropgesteld dat er representatieve uitspraken moesten kunnen gedaan worden zowel op het niveau van de stad Gent in zijn totaliteit, als op het niveau van de afzonderlijke stadsdelen en dit met een betrouwbaarheidsinterval van 95% en een foutenmarge van 5%.

Dit geeft de volgende respectievelijke steekproefgroottes:

Tabel 1 : Overzicht theoretische steekproef voor stad Gent en stadsdelen

Steekproefgrootte ³	Grootte van de steekproef bij een betrouwbaarheidsinterval van 95% en een foutenmarge van 5% (berekend o.b.v. inwonersaantal 10-79-jarigen)
Voor de stad Gent	N=1.527 (N=1.600)
Voor de stadsdelen ⁴	Gent Noordoost: N=382 (N=400) Gent Zuidwest: N=381 (N=400) Gent Rand: N=383 (N=400) Gent Centrum: N=381 (N=400)

Figuur 1: Kaart van de stad Gent en de verscheidene stadsdelen



³ Gerapporteerde basis N.

⁴ Geografie van de stadsdelen:

- Gent Noordoost: van Wondelgem tot Ledeborg, incl. haven;
- Gent Zuidwest: van Mariakerke tot Zwijnaarde, met het zuiden inbegrepen;
- Gent Rand: bevat vooral de 19^{de} eeuwse gordel, van de Brugsepoort tot aan de ringvaart;
- Gent Centrum: zuidelijke grens is de spoorweg en in het noorden van de 19^{de} eeuwse gordel.

Op basis van deze netto-aantallen kunnen zowel voor de stad Gent in zijn geheel als voor de afzonderlijke stadsdelen representatieve uitspraken gedaan 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%.

Deze netto-aantallen (d.i. de gerapporteerde basis) zijn het aantal valide ingevulde (teruggestuurde) vragenlijsten.

Op basis van de te realiseren steekproefgrootte en op basis van de verdeling van de populatie in functie van geslacht, leeftijd en stadsdeel werd de steekproef opgedeeld in 56 'cellen'. Deze 56 cellen vormen een proportionele afspiegeling van de corresponderende 56 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 te realiseren steekproef, opgedeeld naar geslacht, leeftijd en stadsdeel.

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

POPULATIE	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
Gent Centrum	1198	1210	5065	5235	4570	3292	2804	2192	2422	2261	1703	1933	1292	2010
Gent Noordoost	3502	3342	3647	3654	4317	4348	4676	4673	4155	4205	2933	3116	2305	2924
Gent Rand	5213	5123	7729	8045	8711	7655	6208	5601	4911	4936	3586	3859	2352	3260
Gent Zuidwest	2542	2469	2876	2808	2856	2884	3278	3303	3158	3309	2601	2800	2026	2412
Gent Totaal	12.490	12.180	19.356	19.764	20.498	18.222	16.991	15.795	14.679	14.761	10.858	11.757	8.031	10.649

STEEKPROEF	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
Gent Centrum	13	13	54	56	49	35	30	24	26	24	18	21	14	22
Gent Noordoost	27	26	28	28	33	34	36	36	32	32	23	24	18	23
Gent Rand	27	27	40	42	45	40	32	29	25	26	19	20	12	17
Gent Zuidwest	26	25	29	29	29	29	33	34	32	34	26	28	21	25
Gent Totaal	93	90	152	155	157	138	132	122	116	116	86	93	64	86

⁵ Bij een gestratificeerde steekproef wordt de populatie als geheel in een aantal elkaar niet-overlappende en homogene strata of **klassen** ingedeeld (hier geslacht, leeftijd, 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 populatie als geheel.

2.1.3.3 BRUTO-STEELPROEFGROOTTE

Eens de te realiseren netto-steekproef bepaald is, kon 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 (i.c. elk van de 56 cellen) te bepalen, werd gekeken naar responscijfers van gelijkaardige onderzoeken⁶ die M.A.S. in het verleden heeft uitgevoerd. Op basis hiervan werd voor dit onderzoek de netto-respons ingeschat op circa 36%. Dit houdt in dat voor het behalen van bovengestelde netto-aantallen (N = 1.600; zie tabel 2) in totaal 4.500 vragenlijsten(/verplaatsingsdagboekjes) verstuurd dienden te worden.

Er werd echter beslist dit cijfer van 4.500 te verzenden enquêtes op te trekken tot 7.000 omwille van twee redenen:

1. het strakke tijdschema liet niet toe een tweede zending te sturen in geval de respons op de eerste zending minder dan verwacht zou zijn;
2. het verplaatsingsdagboekje verlengde substantieel de invulduur van de vragenlijsten verhoogde hierbij tevens de moeilijkheidsgraad, hetgeen de respons negatief kon beïnvloeden.

⁶ We verwijzen hierbij naar het Gentse Leefbaarheidsonderzoek (2010), het Mobiliteitsonderzoek (uitbreiding studie Leefbaarheid) (2010), de bevraging van de CIVITAS-corridor (2012) en inzonderheid het Mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek bij inwoners van de stad Gent (2012).

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 (niveau stad). Om dit aantal te behalen werd één zending georganiseerd waarbij 7.000 inwoners van Gent van 10 tot 79 jaar werden aangeschreven.

Het uitsturen van de 7.000 enquêtes gebeurde niet in één enkele keer, maar gespreid over 2 weken met 14 golven⁷. Deze spreiding werd opgezet omwille van het verplaatsingsdagboekje dat deel uitmaakte van de vragenlijst. In het verplaatsingsdagboekje wordt de respondent gevraagd alle verplaatsingen van een op voorhand vastgelegde dag in de week te noteren. Om de betrouwbaarheid/veralgemeenbaarheid van de resultaten van het verplaatsingsdagboekje te waarborgen, was het van belang de periode waarvoor de gegevens verzameld werden zoveel als mogelijk te spreiden (hier 2 weken excl. de herinnering; 3 weken incl. de herinnering), alsook de dagen waarvoor de verplaatsingen genoteerd dienden te worden. Het gespreid uitsturen van de zending liet toe de enquête bij de respondent te laten toekomen in functie van de dag waarvoor het verplaatsingsdagboekje moest worden ingevuld. Hoe korter in tijd het ontvangen van de enquête bij de gevraagde invuldag ligt, hoe beter de respondent zich de details van zijn/haar verplaatsingen zal herinneren. Zodoende werd getracht een respondent die bijvoorbeeld alle verplaatsingen van woensdag moet invullen, op donderdag de enquête bij hem/haar thuis te laten arriveren zodanig deze verplaatsingen nog vers in het geheugen liggen.

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

⁷ Voor elke golf werd de representatieve verdeling in functie van geslacht, leeftijd en stadsdeel aangehouden.

Tabel 3 : Tijdschemabetreffende het gespreid uitsturen van de zending

Golf	Aantal	Verzenddatum van de enquête	Verwachte aankomstdatum enquête bij respondent ⁸	Gevraagde invuldag verplaatsingsdagboekje
		Do 08-10-2015		
1	500	Vr 09-10-2015	Di13-10-2015	Maandag
		Za 10-10-2015		
		Zo11-10-2015		
2	500	Ma 12-10-2015	Wo 14-10-2015	Dinsdag
3	500	Di 13-10-2015	Do15-10-2015	Woensdag
4	500	Wo14-10-2015	Vr 16-10-2015	Donderdag
5	500			Vrijdag
6	500	Do 15-10-2015	Ma19-10-2015	Zaterdag
7	500			Zondag
8	500	Vr 16-10-2015	Di 20-10-2015	Maandag
		Za17-10-2015		
		Zo 18-10-2015		
9	500	Ma19-10-2015	Wo 21-10-2015	Dinsdag
10	500	Di20-10-2015	Do 22-10-2015	Woensdag
11	500	Wo21-10-2015	Vr23-10-2015	Donderdag
12	500			Vrijdag
13	500	Do 22-10-2015	Ma26-10-2015	Zaterdag
14	500			Zondag
7.000				

De 7.000 geselecteerden kregen op hun thuisadres een enveloppe toegestuurd met hierin:

- een begeleidend schrijven (uitnodigingsbrief);
- de vragenlijst met bijhorend verplaatsingsdagboekje;
- een retourenveloppe (port betaald door bestemming);
- een invulkaart (brief) waarop de respondent zijn naam en adresgegevens kon noteren, wilde men mee participeren aan de verloting van het filmticket voor 2 personen.

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 Dillman⁹ en beschreven in de 'Total Design Methode'.

⁸ Verzenddatum + 2 dagen

⁹ Dillman, Total Design Method, 1978.

- ❖ 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 Stadssecretaris 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), alsook geduid op de noodzakelijkheid en het belang van medewerking aan het onderzoek.

In een tweede paragraaf werd aangegeven dat wie samen met de ingevulde vragenlijst ook de antwoordbrief terugstuurt, meedoet aan een verloting waarbij een filmticket voor 2 personen kan worden gewonnen.

Voorts werd nog gewezen op het feit dat men best de enquête onmiddellijk zou invullen gezien informatie gevraagd wordt over de verplaatsingen van de vorige dag.

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 waar men steeds terecht kan met vragen aangaande de vragenlijst.

- ❖ De vragenlijst moet zo aantrekkelijk en overzichtelijk mogelijk gemaakt worden door een verzorgde lay-out, liefst in brochurevorm en eventueel in kleurendruk en waarvan de tekst op de voorkant puur dient om de interesse van de respondent te wekken.

Bij de opmaak van de vragenlijst werd derhalve – door de stad Gent - bijzondere zorg besteed aan het zo aantrekkelijk en overzichtelijk mogelijk maken van het enquêteformulier (cf. verzorgde lay-out, goede druk in boekvorm met nietje in de rug, met 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 gegeven voor het invullen ervan.

- ❖ Het terugzenden van de vragenlijst werd vergemakkelijkt door vooraf geadresseerde terugstuureneloppen aan het vragenformulier toe te voegen. De enveloppen zijn gefrankeerd of dragen de vermelding 'port betaald door geadresseerde'.

- ❖ Nog andere Dillman-maatregelen zijn: ervoor zorgen dat de vragenlijst de respondent vlak voor het weekend bereikt en het voorzien van een geschenkje.

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.

Betreffende de 'incentive' (tot medewerking) werd door de stad Gent een verloting georganiseerd waarbij filmtickets voor twee personen verloot werden. Hiervoor dienden de respondenten op een antwoordbrief hun coördinaten te noteren en mee terug te sturen met de vragenlijst (zie verder).

Bijkomend werd door het onderzoeksbureau nog een volgende responsverhogende maatregel vooropgezet en uitgevoerd: de mogelijkheid de vragenlijst online op het internet in te vullen (zie verder).

2.2.2 Opvolging retour en herinneringsbrief

Op dagelijkse basis werden de terugzendingen van de ingevulde vragenlijsten verwerkt:

- de retouromslagen werden geopend,
- de vragenlijst en antwoordbrief voor de verloting werden gescheiden (deze antwoordbrieven werden vervolgens overgemaakt aan de stad Gent die instond voor de eigenlijke verloting);
- de enquêtes werden gesorteerd en nagekeken op volledigheid.

Een aanmanings- of herinneringsbrief kan worden verzonden om de niet-antwoorders alsnog aan te sporen tot medewerking. Dillman voorziet drie opvolgingszendingen: (1) na één week een voorgedrukte kaart voor iedereen met dank voor wie reeds geantwoord heeft en met een herinnering voor de anderen; (2) na drie à vier weken een brief met een nieuwe vragenlijst ingesloten voor al diegenen die nog niet antwoordden; (3) een aangetekende brief na zeven weken.

Er werd geopteerd om na verloop van 1 week na het verzenden van de vragenlijst een herinneringsbrief te sturen. In lijn met de zending van de vragenlijst, gebeurde ook het uitsturen van de herinneringsbrieven gespreid.

In deze brief werd de geselecteerde gevraagd de vragenlijst alsnog in te vullen en terug te sturen. Indien zij dit reeds hebben gedaan, werd gevraagd om de brief te negeren. Verder werd aangegeven dat indien zij de vragenlijst niet ontvangen hadden (of verloren hadden), zij een nieuw exemplaar konden ontvangen. Deze brief werd tevens opgemaakt op briefpapier van en met logo van stad Gent en ondertekend door de Stadssecretaris en de Schepenen van Mobiliteit en Openbare Werken.

2.2.3 Timing van het veldwerk

Het veldwerk startte op vrijdag 9 oktober 2015 met de zending van de eerste golf. Aangenomen wordt dat de vragenlijsten 2 dagen na verzending (verzending non-prior) bij de respondenten aankomen. De laatste golf werd verzonden op donderdag 22 oktober 2015. In totaal werden tijdens deze periode 14 golven verzonden.

Een week na het verzenden van de vragenlijsten, gingen de herinneringsbrieven de deur uit. Ook deze werden gespreid uitgezonden, zodanig de dag van aankomst bij de respondent aansloot bij de gevraagde invuldag voor het verplaatsingsdagboekje. De laatste herinneringsbrieven werden verzonden op 29 oktober 2015.

De uiterste datum van retour was intern vastgelegd op dinsdag 22 december 2015. Enquêtes die na deze datum bij M.A.S. toekwamen, werden niet meer ingevoerd en aldus ook niet in de analyse opgenomen.

Tabel 4 : Overzicht tijdschema veldwerk

Wat	# respondenten	Datum
Verzending introductiebrief en vragenlijst	7.000	09-10-2015 t.e.m. 22-10-2015
Verzending herinneringsbrief	7.000	16-10-2015 t.e.m. 29-10-2015
Afsluitdatum		22-12-2015

2.2.4 Online – internetenquête

M.A.S. bood de 7.000 geselecteerde respondenten eveneens de mogelijkheid om de vragenlijst via internet in te vullen mochten zij de vragenlijst niet schriftelijk wensen in te vullen. Dit werd vermeld in de introductiebrief. Tevens werd in de brief aangegeven via welke internet-url en inlogcode men toegang kon krijgen tot de websurvey.

Het softwareprogramma dat hiervoor gebruikt werd (Limesurvey) is voor dit doel ontworpen. Hierbij krijgt de respondent op het scherm de vragenlijst in dezelfde lay-out als op 'papier' te zien. Het softwareprogramma 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-enquête werd 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. Het door M.A.S. gebruikte softwareprogramma stelt ook in staat om de personen die hun ingevulde vragenlijst terugsturen, automatisch een ontvangstmelding en dankbericht te sturen.

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

2.2.5 (Non-)Respons

Van de 7.000 verzonden schriftelijke vragenlijsten, werden in totaal 2.237 (tenminste gedeeltelijk) ingevulde enquêtes ontvangen: 1.542 exemplaren werden (al dan niet volledig) ingevuld naar M.A.S. teruggestuurd met de post en 695 respondenten verkozen de enquête online in te vullen.

De bruto-responsgraad – berekend op alle vragenlijsten die minstens gedeeltelijk zijn ingevuld – ligt zodoende op 32% (22% per post en 10% via internet).

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

Van de 2.237 (gedeeltelijk) ingevulde vragenlijsten bleken 1.869 vragenlijsten voldoende ingevuld (zie verder) om als geldig te worden beschouwd en in de analyse te worden opgenomen. De totale netto-responsgraad bedraagt aldus 27%. Het betreft 1.231 enquêtes die per post werden teruggestuurd en 638 enquêtes die online werden ingevuld.

Tabel 5 : Overzicht bruto- en nettorespons, naar methode van ontvangst

Methode	Bruto ontvangen		Netto ontvangen	
	N	%	N	%
Per post	1.542	22,0%	1.231	17,6%
Via internet	695	9,9%	638	9,1%
7.000 enquêtes	2.237	32,0%	1.869	26,7%

Hoewel de medewerkingsgraad aan dit onderzoek goed is (bruto 32%; netto 27%), blijft het feit dat een groot percentage van de aangeschreven inwoners niet heeft meegewerkt aan dit onderzoek (bruto 68%; netto 73%).

Indien zou blijken dat bepaalde bevolkingsgroepen systematisch niet hebben deelgenomen aan het onderzoek, dan kan dit een invloed hebben op de resultaten van het onderzoek. Vandaar dat het belangrijk is na te gaan – via een zogenaamd non-respons onderzoek – wie niet heeft deelgenomen aan het onderzoek en of deze personen voor een aantal belangrijke karakteristieken significant verschillen van wie wel heeft deelgenomen aan het onderzoek.

Hoewel relevant, is non-respons onderzoek in België, gezien de privacy wetgeving, niet evident. Als een persoon immers weigert deel te nemen aan het onderzoek, mogen onderzoekers niet doorvragen waarom deze personen niet wensen deel te nemen aan het onderzoek.

In wat volgt, wordt een overzicht gegeven van de (non-)responscijfers voor een aantal karakteristieken waarover we sowieso beschikken, zijnde geslacht, leeftijd en stadsdeel. 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 responscijfers en de netto responscijfers.

Tabel 6 : Algemene respons / non-respons per zending

	Bruto		Netto	
	N	%	N	%
Respons	2.237	32,0%	1.869	26,7%
Non-respons	4.763	68,0%	5.131	73,3%
Totaal	7.000	100,0%	7.000	100,0%

(NON-)RESPONS NAAR GESLACHT

Tabel 7 toont de (non-)responscijfers voor wat betreft **geslacht**. We stellen vast dat de bruto-responsgraad bij de vrouwen significant hoger ligt dan bij de mannen, met name respectievelijk 34% en 29%. Ook de netto responsgraad blijkt significant te verschillen, zijnde 25% bij de mannen en 28% bij de vrouwen.

Tabel 7 : Overzicht responscijfers naar geslacht

Geslacht	Verzonden	Bruto		Netto	
	N	N	%	N	%
Man	3.659	1.078	29,5%	932	25,5%
Vrouw	3.341	1.133	33,9%	937	28,0%
Anoniem	--	26	--	0	--
Totaal	7.000	2.237	32,0%	1.869	26,7%

(NON-)RESPONS NAAR LEEFTIJD

Voor wat betreft de (non-)respons in functie van de **leeftijd** van de respondent, zien we dat de bruto responsgraad bij de twee jongste leeftijdscategorieën (10 tot 19 jaar en 20 tot 29 jaar) significant lager ligt dan bij de overige leeftijdscategorieën (respectievelijk 26% en 27% t.o.v. van 30% tot 43%). Voorts noteren we de hoogste (bruto) medewerkingsgraad bij de respondenten in de leeftijdscategorieën 60 tot 69 jaar (43%) en 70 tot 79 jaar (42%). De respons ligt bij beide leeftijdscategorieën significant hoger dan bij de overige leeftijdscategorieën.

Tot slot blijkt ook het verschil in bruto-respons tussen de 30 tot 39-jarigen enerzijds en de 50 tot 59-jarigen anderzijds, significant (resp. 30% t.o.v. 36%).

Indien we ons concentreren op de netto-responsgraad, blijft de significant lagere respons bij de twee jongste leeftijdscategorieën overeind (resp. 21% à 24% t.o.v. 28% à 34%), met als uitzondering dat de netto-responsgraad niet verschilt tussen de 20 tot 29-jarigen (24%) en de 70 tot 79-jarigen (28%). 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 tot 59-jarigen), met name respectievelijk 34% ten opzichte van 21% tot 28%.

Tabel 8 : Overzicht responscijfers naar leeftijd

Leeftijd	Verzonden		Bruto		Netto	
	N		N	%	N	%
10-19	1.028		263	25,6%	218	21,2%
20-29	1.674		452	27,0%	407	24,3%
30-39	1.314		398	30,3%	365	27,8%
40-49	1.092		346	31,7%	309	28,3%
50-59	750		269	35,9%	217	28,9%
60-69	612		263	43,0%	206	33,7%
70-79	530		220	41,5%	147	27,7%
Anoniem	--		26	--	0	--
Totaal	7.000		2.237	32,0%	1.869	26,7%

(NON-)RESPONS NAAR STADSDELEN

Zowel de bruto- als de netto-respons ligt significant lager bij respondenten die in Gent Rand wonen (resp. 25% en 20%) vergeleken met respondenten die in de overige **stadsdelen** wonen (resp. 33% tot 35% en 29% tot 30%).

Tabel 9 : Overzicht responscijfers naar stadsdeel

Stadsdeel	Verzonden		Bruto		Netto	
	N		N	%	N	%
Centrum	1.907		625	32,8%	574	30,1%
Noordoost	1.754		620	35,3%	501	28,6%
Rand	1.994		494	24,8%	408	20,5%
Zuidwest	1.345		472	35,1%	386	28,7%
Anoniem	--		26	--	0	--
Totaal	7.000		2.237	32,0%	1.869	26,7%

(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 10 duidelijk aantoont, werd hier bij de organisatie van het veldwerk rekening mee gehouden. Dit resulteerde in een netto-respons van 1.869 valide ingevulde enquêtes/verplaatsingsdagboekjes die gelijkmatig verspreid zijn over de 7 dagen van de week.

Tabel 10 : Overzicht bruto- en nettorespons, naar opgegeven invuldag verplaatsingsdagboekje

Invuldag	# verzonden enquêtes	Bruto ontvangen		Netto ontvangen	
		N	%	N	%
Maandag	1.000	302	30,2%	247	24,7%
Dinsdag	1.000	324	32,4%	279	27,9%
Woensdag	1.000	303	30,3%	255	25,5%
Donderdag	1.000	321	32,1%	258	25,8%
Vrijdag	1.000	321	32,1%	270	27,0%
Zaterdag	1.000	327	32,7%	273	27,3%
Zondag	1.000	339	33,9%	287	28,7%
Totaal	7.000	2.237	32,0%	1.869	26,7%

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

Zoals hierboven reeds werd aangehaald, hebben 1.869 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 1.490 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 datacleaning van de antwoorden in het verplaatsingsboekje konden finaal in totaal 1.470 verplaatsingsdagboekjes als valide weerhouden worden. De data van deze 1.470 geldige verplaatsingsboekjes vormen de basis van de analyses die gericht zijn op de verwerking van de gegevens van het verplaatsingsboekje.

Zowel van de verplaatsingsdagboekjes die schriftelijk werden ingevuld, als van de verplaatsingsdagboekjes die online werden ingevuld, werd eenzelfde aandeel als valide weerhouden (resp. 99% t.o.v. 98%).

Tabel 11 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar methode van ontvangst

Methode	Verplaatsing gemaakt	Valide ingevuld	
	N	N	%
Per post	937	930	99,3%
Via internet	553	540	97,6%
Totaal	1.490	1.470	98,7%

Bijna alle mannen en vrouwen die minstens een verplaatsing gemaakt hebben, noteerden dit correct in hun verplaatsingsdagboekje, tussen beide groepen is geen significant verschil. Met andere woorden, mannen en vrouwen hebben in gelijke mate het verplaatsingsdagboekje geldig ingevuld.

Tabel 12 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar geslacht

Geslacht	Verplaatsing gemaakt	Valide ingevuld	
	N	N	%
Man	732	723	98,8%
Vrouw	758	747	98,5%
Totaal	1.490	1.470	98,7%

De leeftijd van de respondent speelt geen significante rol met betrekking tot het al dan niet valide invullen van het verplaatsingsdagboekje.

Tabel 13 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar leeftijd

Leeftijd	Verplaatsing gemaakt	Valide ingevuld	
	N	N	%
10 – 19	170	169	99,4%
20 – 29	357	354	99,2%
30 – 39	326	321	98,5%
40 – 49	262	255	97,3%
50 – 59	162	160	98,8%
60 – 69	143	143	100,0%
70 – 79	70	68	97,1%
Totaal	1.490	1.470	98,7%

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

Tabel 14 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar stadsdeel

Stadsdeel	Verplaatsing gemaakt	Valide ingevuld	
	N	N	%
Centrum	482	479	99,4%
Noordoost	390	382	97,9%
Rand	301	298	99,0%
Zuidwest	317	311	98,1%
Totaal	1.490	1.470	98,7%

De verplaatsingsdagboekjes voor de verschillende dagen van de week werden op gelijke wijze ingevuld. Er zijn geen significante verschillen.

Tabel 15 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar invuldag verplaatsingsdagboekje

Invuldag	Verplaatsing gemaakt	Valide ingevuld	
	N	N	%
Maandag	199	196	98,5%
Dinsdag	245	242	98,8%
Woensdag	202	200	99,0%
Donderdag	221	217	98,2%
Vrijdag	220	217	98,6%
Zaterdag	207	206	99,5%
Zondag	196	192	98,0%
Totaal	1.490	1.470	98,7%

2.2.6 Controle en kwaliteit van de enquêtes

Na terugzending en eerste controle werden de ingevulde schriftelijke enquêtes ingevoerd.

Na het 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 21 uitspraken (zoals vraag 11) ook als 21 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, ...

2.2.7 Betrouwbaarheid en representativiteit van de steekproef

De netto steekproefgrootte (of de gerapporteerde basis – valide volledig ingevulde enquêtes) bedraagt 1.869 enquêtes. Met een betrouwbaarheidsinterval van 95% geeft de respectievelijke steekproefgrootte op het niveau van de stad Gent een foutenmarge van maximaal 2,3%. 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 2,3% 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 16 wordt een overzicht gegeven van de foutenmarges op het niveau van de stadsdelen en stellen we vast dat deze variëren tussen 4,1% en 5,0%; hetgeen de foutenmarge van 5% die door de stad Gent vooropgesteld was, niet overschrijdt.

Tabel 16 : Foutenmarge steekproef, op niveau stadsdelen en Gent totaliteit

Stadsdeel	Aantal in populatie	Aantal in steekproef	Betrouwbaarheidsniveau	Foutenmarge
Centrum	37.187	573	95%	4,1%
Noordoost	51.797	501	95%	4,4%
Rand	77.189	409	95%	4,8%
Zuidwest	39.322	386	95%	5,0%
Gent totaliteit	205.495	1.869	95%	2,3%

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 geslacht, leeftijd en stadsdeel.

Zoals we eerder zagen, is non-respons een factor die de representativiteit van de steekproef in het gedrag 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 2.2.5) 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 17 en tabel 18 wordt in detail de verdeling in de populatie en de verdeling in de gerealiseerde netto steekproef bekeken voor wat betreft de parameters geslacht, leeftijd en stadsdeel. Wanneer we beide met elkaar vergelijken (zie hiervoor tabel 19) valt in de eerste plaats op dat het aandeel respondenten uit Gent Centrum in de steekproef 13% hoger ligt dan in de populatie. Anderzijds blijkt het aandeel respondenten uit Gent Rand 16% 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 20 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 17 : Verdeling populatie

Stadsdeel	10-19 jaar		20-29 jaar		30-39 jaar		40-49 jaar		50-59 jaar		60-69 jaar		70-79 jaar		Totaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
Gent Centrum	0,6%	0,6%	2,5%	2,5%	2,2%	1,6%	1,4%	1,1%	1,2%	1,1%	0,8%	0,9%	0,6%	1,0%	18,1%
Gent Noordoost	1,7%	1,6%	1,8%	1,8%	2,1%	2,1%	2,3%	2,3%	2,0%	2,0%	1,4%	1,5%	1,1%	1,4%	25,2%
Gent Rand	2,5%	2,5%	3,8%	3,9%	4,2%	3,7%	3,0%	2,7%	2,4%	2,4%	1,7%	1,9%	1,1%	1,6%	37,6%
Gent Zuidwest	1,2%	1,2%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,6%	1,6%	1,5%	1,6%	1,3%	1,4%	1,0%	1,2%	19,1%
Gent Totaal	6,1%	5,9%	9,4%	9,6%	9,9%	8,8%	8,2%	7,7%	7,1%	7,2%	5,3%	5,7%	3,9%	5,2%	100,0%

Tabel 18 : Verdeling netto gerealiseerde steekproef

Stadsdeel	10-19 jaar		20-29 jaar		30-39 jaar		40-49 jaar		50-59 jaar		60-69 jaar		70-79 jaar		Totaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
Gent Centrum	1,1%	1,5%	4,5%	4,8%	3,4%	3,0%	2,1%	2,0%	1,9%	1,5%	1,6%	1,3%	1,0%	1,1%	30,7%
Gent Noordoost	1,2%	1,9%	2,1%	1,8%	2,1%	2,6%	2,6%	2,8%	1,5%	2,1%	1,9%	1,7%	1,3%	1,1%	26,8%
Gent Rand	1,9%	1,3%	2,3%	2,7%	2,5%	3,2%	2,0%	1,6%	0,6%	1,1%	1,1%	0,7%	0,5%	0,5%	21,9%
Gent Zuidwest	1,4%	1,1%	1,7%	1,8%	1,6%	1,6%	1,7%	2,1%	1,3%	1,4%	1,5%	1,4%	1,1%	1,1%	20,7%
Gent Totaal	5,6%	5,7%	10,6%	11,0%	9,6%	10,3%	8,4%	8,5%	5,2%	6,2%	6,0%	5,1%	3,9%	3,9%	100,0%

Tabel 19 : Evaluatie verdeling netto gerealiseerde steekproef t.o.v. verdeling populatie

Stadsdeel	10-19 jaar		20-29 jaar		30-39 jaar		40-49 jaar		50-59 jaar		60-69 jaar		70-79 jaar		Totaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
Gent Centrum	0,5%	0,9%	2,0%	2,3%	1,2%	1,4%	0,7%	0,9%	0,7%	0,4%	0,8%	0,4%	0,4%	0,1%	12,6%
Gent Noordoost	-0,5%	0,3%	0,3%	0,0%	0,0%	0,5%	0,3%	0,5%	-0,5%	0,1%	0,5%	0,2%	0,2%	-0,3%	1,6%
Gent Rand	-0,6%	-1,2%	-1,5%	-1,2%	-1,7%	-0,5%	-1,0%	-1,1%	-1,8%	-1,3%	-0,6%	-1,2%	-0,6%	-1,1%	-15,7%
Gent Zuidwest	0,2%	-0,1%	0,3%	0,4%	0,2%	0,2%	0,1%	0,5%	-0,2%	-0,2%	0,2%	0,0%	0,1%	-0,1%	1,6%
Gent Totaal	-0,5%	-0,2%	1,2%	1,4%	-0,3%	1,5%	0,2%	0,8%	-1,9%	-1,0%	0,7%	-0,6%	0,0%	-1,3%	

Tabel 20 : Vergelijking populatie en netto steekproef

Leeftijd	Populatie		Netto steekproef	
	N	%	N	%
Man	102.903	50,0%	922	49,3%
Vrouw	103.128	50,1%	947	50,7%
10-19 jaar	12.490	12,0%	211	11,3%
20-29 jaar	39.120	19,0%*	405	21,7%*
30-39 jaar	38.720	18,8%	372	19,9%
40-49 jaar	32.786	15,9%	315	16,9%
50-59 jaar	29.440	14,3%*	213	11,4%*
60-69 jaar	22.615	11,0%	208	11,1%
70-79 jaar	18.680	9,1%	145	7,8%
Centrum	37.187	18,1%*	573	30,7%*
Noordoost	51.797	25,2%	501	26,8%
Rand	77.189	37,6%*	409	21,9%*
Zuidwest	39.322	19,1%	386	20,7%
Totaal	206.031	100,0%	1.869	100,0%

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

Voor wat betreft geslacht blijkt het aandeel mannen en vrouwen in de steekproef aan te sluiten bij de verdeling in de populatie. Zo zijn er 49% mannen en 51% vrouwen in de steekproef t.o.v. telkens 50% in de populatie, wat geen significant verschil is. Naar leeftijd blijken er wel significante afwijkingen te zijn tussen steekproef en populatie. Zo zijn 20 tot 29-jarigen oververtegenwoordigd in de steekproef (i.c. 22% in de steekproef t.o.v. 19% in de populatie). Anderzijds blijken de 50 tot 59-jarigen ondervertegenwoordigd te zijn in de steekproef (i.c. 11% in de steekproef t.o.v. 14% in de populatie). Tot slot zien we ook voor twee stadsdelen een significant verschil tussen steekproef en populatie. Zo vinden we in de steekproef significant meer respondenten terug uit Gent Centrum (31%) en significant minder respondenten uit Gent Rand (22%) dan de werkelijke aandelen in de populatie (resp. 18% en 38%).

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 sociaal-wetenschappelijk onderzoek. Indien we in de verwerking van de resultaten zouden werken met de huidige verhoudingen voor wat betreft geslacht, leeftijd en nationaliteit, 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 het geslacht, de leeftijdscategorie en het stadsdeel van de respondent.

Tabel 21 geeft een overzicht van de wegingcoëfficiënten. Om deze te berekenen wordt voor een bepaalde subgroep (b.v. Centrum/man/10-19 jaar) gekeken naar wat hun aandeel in de populatie is en vervolgens wat hun aandeel in de steekproef is.

Tabel 21 : Wegingcoëfficiënten

	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
Gent Centrum	0,519	0,393	0,542	0,535	0,660	0,535	0,638	0,539	0,629	0,734	0,534	0,733	0,653	0,914
Gent Noordoost	1,448	0,868	0,829	0,977	0,982	0,824	0,886	0,802	1,350	0,956	0,762	0,886	0,839	1,266
Gent Rand	1,355	1,941	1,635	1,463	1,722	1,180	1,486	1,757	4,061	2,138	1,631	2,507	2,377	2,965
Gent Zuidwest	0,889	1,123	0,844	0,774	0,866	0,874	0,962	0,770	1,197	1,158	0,845	0,979	0,877	1,045

Indien we als voorbeeld mannen van 10 tot 19 jaar uit Gent Centrum nemen, blijkt hun aandeel in de populatie 0,583% te zijn; in de steekproef bedraagt hun aandeel 1,124%. De wegingcoëfficiënt wordt bekomen door het aandeel in de populatie te delen door het aandeel in de steekproef; in dit voorbeeld geeft dit $0,583/1,124=0,519$. Dit betekent concreet dat elke man van 10 tot 19 jaar uit Gent Centrum in de steekproef het gewicht 0,519 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 0,393, de grootste 4,061.

Voorts is ook de representativiteit van de 1.470 valide ingevulde **verplaatsingsdagboekjes** gewaarborgd. De non-respons bij de verplaatsingsdagboekjes is immers zodanig klein (i.c. 20 verplaatsingsdagboekjes werden niet als valide weerhouden), dat deze geen invloed kan hebben op de representativiteit die reeds door de netto steekproef – bestaande uit 1.869 valide ingevulde vragenlijsten – gegarandeerd wordt.

Ook de foutenmarge van de verplaatsingsdagboekjes is ruimschoots aanvaardbaar: voor Gent in zijn geheel bedraagt de foutenmarge 2,6%; voor de stadsdelen varieert de foutenmarge tussen 4,5% en 5,7% (i.c. Gent Centrum 4,5%, Gent Noordoost 5,0%, Gent Zuidwest 5,7% en Gent Rand 5,6%).

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 werd een frequentietabel opgemaakt en werd van de gegevens – waar dit zinvol was – een aantal elementaire statistische kenmerken bepaald: totaal, gemiddelde, mediaan, standaardafwijking, ...

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

Tabel 22 : Voorbeeld van een frequentietabel

		Aantal	Kolom %	Valide kolom %
10. Is je fiets gegraveerd/geregi streerd?	Ja	530	23,8%	26,5%
	Neen	1472	66,3%	73,5%
	Ik heb geen fiets	209	9,4%	,0%
	Geen antwoord	11	,5%	,0%
	Totaal	2221	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 (cf. achtergrondvariabelen: o.a. geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, enz.); anderzijds werden ook kruistabellen gemaakt in functie van het verplaatsingsgedrag van de respondent.

Tabel 23 : Voorbeeld van een kruistabel

		1. Ben je:								
		Jongen/man			Meisje/vrouw			Totaal		
		Aantal	Kolom %	Valide kolom %	Aantal	Kolom %	Valide kolom %	Aantal	Kolom %	Valide kolom %
10. Is je fiets gegraveerd / geregistreerd?	Ja	255	23,0%	25,1%	275	24,7%	27,9%	530	23,8%	26,5%
	Neen	763	68,7%	74,9%	709	63,8%	72,1%	1472	66,3%	73,5%
	Ik heb geen fiets	88	7,9%	,0%	121	10,9%	,0%	209	9,4%	,0%
	Geen antwoord	4	,4%	,0%	7	,6%	,0%	11	,5%	,0%
	Totaal	1109	100,0%	100,0%	1112	100,0%	100,0%	2221	100,0%	100,0%

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

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

¹⁰ Categorische variabelen zijn variabelen die als waarden geen getallen aannemen, maar in plaats daarvan bijvoorbeeld: kenmerken, categorieën of klassewaarden. Bijvoorbeeld: man/vrouw, altijd/zeer vaak/vaak/af en toe/..., enz.

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

Bij het uitvoeren van significantietoetsen moet steeds gewaakt worden over de **verscheidene voorwaarden** waaraan de data moeten voldoen, zodoende 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.

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

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

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

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

¹³ 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 1.869 enquêtes. Het toepassen van de weging (zie 2.2.7) heeft geen invloed op deze basis. De analyses zijn telkens gebeurd op de gewogen cijfers, waarbij het totaal voor Gent in zijn geheel dus steeds 1.869 valide ingevulde enquêtes bedraagt (vooropgesteld was minimum 1.600 valide enquêtes).
- 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-percentages'. 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 (bv. mannen versus vrouwen, Gent Centrum versus Gent Noordoost versus Gent Rand versus Gent Zuidwest, leeftijdscategorieën, onderwijsniveau, tewerkstellingsstatuut, ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring, ligging van de school of werkplaats binnen of buiten de stadsring, postcode school/werk); 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 24).

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 24 : Interpretatie van een positieve of negatieve correlatie

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

Proportioneel zijn er evenveel mannen als vrouwen aanwezig in de steekproef, met name 50% mannen en 50% vrouwen.

Deze verhouding vinden we ook terug voor elk van de onderscheiden stadsdelen.

Tabel 25 : Geslacht van de respondenten, naar stadsdeel

Geslacht	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Meisje/vrouw	165	48,8	239	50,7	350	49,9	182	50,8	936	50,1
Jongen/man	173	51,2	232	49,3	352	50,1	176	49,2	933	49,9
Totaal	338	100,0	471	100,0	702	100,0	358	100,0	1.869	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>

Basis = alle respondenten (n = 1.869)

In de jongste **leeftijdscategorie** van 10 tot 19 jaar vinden we 12% 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. 16% van de respondenten zijn 40 tot 49 jaar oud en 14% is 50 tot 59 jaar oud. Voorts vinden we in de twee oudste leeftijdscategorieën van 60 tot 69 en 70 tot 79 jaar respectievelijk 11% en 9% van de respondenten terug.

In Gent Centrum blijkt slechts 6% van de respondenten tot de jongste leeftijdscategorie van 10 tot 19 jaar te behoren, hetgeen significant lager is dan in de overige stadsdelen (13%). Daartegenover staat dat in Gent Centrum 28% van de respondenten 20 tot 29 jaar oud is, een significant hoger aandeel dan in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (beiden 14%). Ook Gent Rand kent een hoger aandeel 20 tot 29-jarigen, zij het dat dit enkel significant afwijkt ten opzichte van Gent Noordoost (resp. 20% t.o.v. 14%).

Tabel 26 : 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	22	6,5	62	13,2	94	13,4	46	12,7	224	12,0
20 - 29 jaar	94	27,7	66	14,1	143	20,4	52	14,5	355	19,0
30 - 39 jaar	72	21,1	79	16,7	149	21,2	52	14,6	351	18,8
40 - 49 jaar	45	13,4	85	18,0	107	15,3	60	16,7	298	15,9
50 - 59 jaar	43	12,6	76	16,1	90	12,8	59	16,4	267	14,3
60 - 69 jaar	33	9,8	55	11,7	68	9,6	49	13,7	205	11,0
70 - 79 jaar	30	8,9	48	10,1	51	7,3	40	11,3	169	9,0
Totaal	338	100,0	471	100,0	702	100,0	358	100,0	1.869	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Gemiddelde	41,0		43,2		39,7		44,0		41,6	

Basis = alle respondenten (n = 1.869)

Gemiddeld zijn de respondenten 42 jaar oud.

De **gemiddelde leeftijd** van de respondenten in Gent Rand blijkt significant lager te zijn dan deze in Gent Noordoost en Gent Zuidwest, met name respectievelijk 40 jaar t.o.v. 43 jaar en 44 jaar.

De helft van de respondenten (50%) heeft als **postcode** 9000. Eén op zeven respondenten (13%) laat weten postcode 9050 te hebben en één op tien respondenten (11%) heeft als postcode 9040. Telkens 5% à 6% heeft postcode 9030, 9031, 9032 en 9041. Minder vaak vernoemde postcodes zijn 9052 (3%), 9051 (2%) en 9042 (1%).

Tabel 27 : Postcode van de respondenten¹⁴, naar stadsdeel

Geslacht	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
9000	338	100	17	3,5	494	70,4	76	21,2	925	49,5
9030	0	0	0	0	0	0	103	28,8	103	5,5
9031	0	0	0	0	0	0	87	24,4	87	4,7
9032	0	0	94	19,9	1	0,2	0	0	95	5,1
9040	0	0	124	26,4	80	11,4	0	0	204	10,9
9041	0	0	91	19,4	0	0	0	0	91	4,9
9042	0	0	23	4,9	0	0	0	0	23	1,2
9050	0	0	122	25,8	126	18	0	0	248	13,3
9051	0	0	0	0	0	0	39	10,9	39	2,1
9052	0	0	0	0	0	0	53	14,7	53	2,8
Totaal	338	100,0	471	100,0	702	100,0	358	100,0	1.869	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 = 1.869)

¹⁴ Op basis van het adressenbestand.

3.1.2 Samenstelling van het huishouden

Een vijfde van de respondenten (21%) geeft aan alleen te wonen, 17% zonder kinderen en 4% met kinderen.

Meer dan de helft van de respondenten (57%) is gehuwd of woont samen met een partner; we onderscheiden hierbij 30% zonder kinderen en 28% met kinderen. Bijna een vijfde van de respondenten laat weten bij ouders, grootouders of familie in te wonen; 3% woont samen met vrienden.

Tot slot geeft 1% van de respondenten aan een nog andere woonsituatie te hebben.

Tabel 28 : Samenstelling van het huishouden, naar stadsdeel

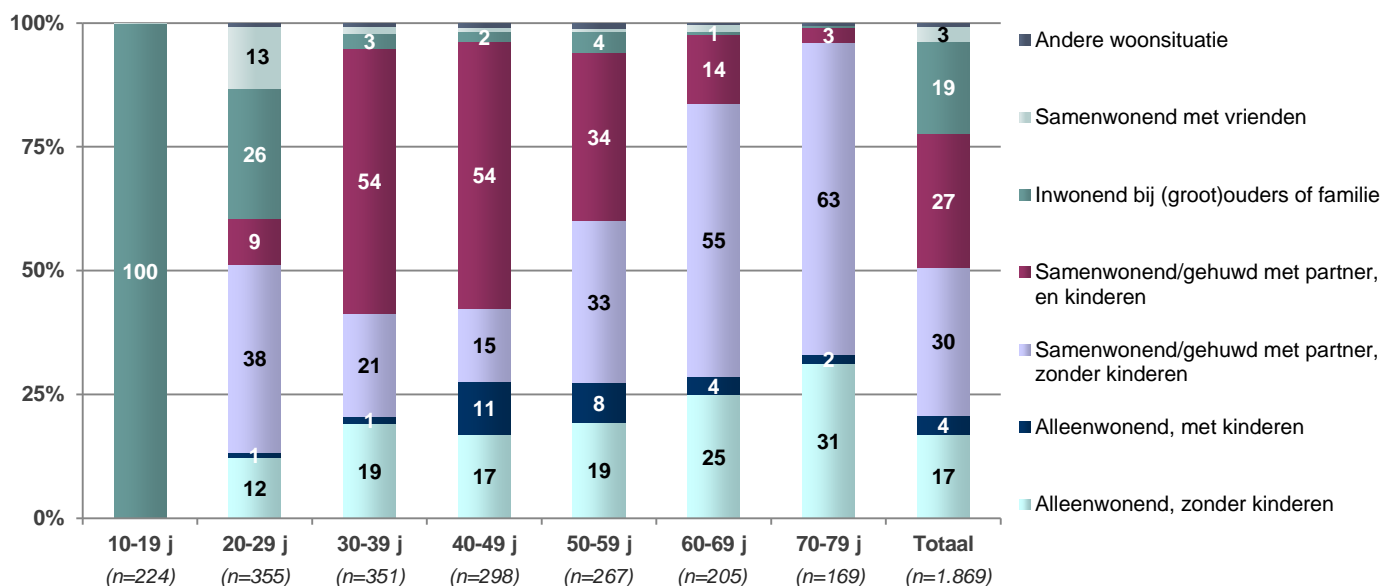
Gezinssituatie	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Alleenwonend, zonder kinderen	87	25,8	52	11,1	140	20,0	36	10,0	315	16,9
Alleenwonend, met kinderen	10	3,0	21	4,4	32	4,6	11	3,1	74	4,0
Samenwonend/gehuwd, zonder kinderen	121	36,0	142	30,3	170	24,3	122	34,3	555	29,8
Samenwonend/gehuwd, met kinderen	66	19,7	144	30,7	189	27,0	116	32,5	515	27,7
Inwonend bij (groot)ouders of familie	32	9,6	98	20,8	137	19,6	66	18,6	333	17,9
Samenwonend met vrienden	17	5,2	8	1,7	26	3,7	5	1,5	57	3,0
Andere woonsituatie	3	,8	4	,8	5	,8	0	0,0	12	,6
Totaal	336	100,0	468	100,0	701	100,0	357	100,0	1.861	100,0
<i>Geen antwoord</i>	3	,8	3	,6	1	,2	1	,2	8	,4

Basis = alle respondenten (n = 1.869; 8 'geen antwoord')

Tussen de stadsdelen zijn soms grote verschillen met betrekking tot de **woonsituatie** van de respondenten. Zo kent Gent Centrum een significant lager aandeel respondenten dat aangeeft in te wonen bij de (groot)ouders of familie (resp. 10% t.o.v. 19%-21% in de overige stadsdelen). Ook zijn er minder respondenten die samenwonen met een partner en kinderen (20%) vergeleken met Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 31% en 32%). Omgekeerd wonen in Gent Centrum meer respondenten samen met vrienden (5%) dan in beide laatstgenoemde stadsdelen (1%-2%), en kent het – samen met Gent Rand – het hoogste aandeel respondenten die alleen wonen (zonder kinderen), met name resp. 26% en 20% ten opzichte van 10% in Gent Zuidwest en 11% in Gent Noordoost. Een laatste significant verschil betreft de groep respondenten die stellen samen te wonen met een partner (zonder kinderen): in Gent Zuidwest en Gent Centrum bedraagt hun aandeel 34% tot 36%, 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 iedereen aan in te wonen bij de ouders, grootouders of familie. Bij de 20 tot 29-jarigen vinden we de grootste groep respondenten terug die aangeven samen te wonen met vrienden (13%), iets wat in de overige leeftijdscategorieën nauwelijks voorkomt. Een kwart van de 20 tot 29-jarigen woont nog bij de ouders, grootouders of familie (26%). Voorts woont een op de zeven 20 tot 29-jarigen alleen (quasi allen zonder kinderen) en 37% woont samen met een partner (38% zonder kinderen en 9% met kinderen). Respondenten tussen 30 en 39 jaar oud enerzijds en tussen 40 en 49 jaar oud anderzijds, kennen een gelijkaardige verdeling naar woonsituatie. Beide leeftijdsgroepen kennen een significant hoger aandeel dat samenwoont met partner en kinderen (54%), en respectievelijk 21% en 15% woont samen met een partner, maar zonder kinderen. Bij de 30 tot 39-jarigen woont een op de vijf alleen (quasi allen zonder kinderen); bij de 40 tot 49-jarigen bedraagt dit 28%, waarvan 11% wel inwonende kinderen heeft. Bij de respondenten tussen 50 en 59 jaar oud laat tweederde weten samen te wonen met een partner (34% met kinderen en 33% zonder kinderen); een vierde woont alleen (8% met kinderen en 19% zonder kinderen). De twee oudste leeftijdsgroepen tot slot, zijnde de 60 tot 69-jarigen en de 70 tot 79-jarigen, kennen het hoogste percentage dat aangeeft samen te wonen met een partner, zonder kinderen (55% tot 63%). Ongeveer drie op de tien respondenten in deze leeftijdsgroepen wonen alleen (het overgrote deel zonder kinderen).

Figuur 2: Samenstelling van het huishouden, naar leeftijd (N totaal=1.869)



Basis = alle respondenten (n = 1.869)

Gemiddeld wonen respondenten samen met 2,7 gezinsleden (zichzelf inclusief)¹⁵.

In Gent Centrum is de gemiddelde gezinsgrootte (2,3 gezinsleden) significant kleiner dan in de overige stadsdelen (2,8 tot 2,9 gezinsleden).

Tabel 29 : Aantal gezinsleden, naar stadsdeel

Aantal gezinsleden	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1	87	26,0	52	11,1	140	20,1	36	10,0	316	17,0
2	143	42,6	170	36,3	219	31,3	134	37,6	666	35,8
3	43	12,8	85	18,2	116	16,6	67	18,7	311	16,7
4	43	12,9	103	21,9	131	18,8	81	22,5	358	19,2
5	15	4,5	43	9,1	60	8,6	27	7,6	145	7,8
6 of meer	4	1,3	16	3,3	33	4,7	13	3,6	65	3,5
Totaal	336	100,0	469	100,0	699	100,0	358	100,0	1.861	100,0
<i>Geen antwoord</i>	2	0,7	3	0,5	3	0,4	0	0,0	8	0,4
Gemiddelde	2,3		2,9		2,8		2,9		2,7	

Basis = alle respondenten (n = 1.861; 8 'geen antwoord')

3.1.3 Onderwijsniveau

Van de 1.869 Gentenaren die aan het onderzoek hebben meegewerkt, gaat 15% nog steeds naar school. Indien we enkel de overige 1.587 respondenten in beschouwing nemen, vinden we dat zes op de tien respondenten (60%) een diploma hoger (universitair) onderwijs hebben. Voorts heeft 22% een diploma hoger secundair onderwijs, 12% een diploma lager secundair onderwijs, 5% een diploma lager onderwijs en 1% geen diploma.

Tabel 30 : Hoogst behaalde diploma van de respondenten, naar stadsdeel

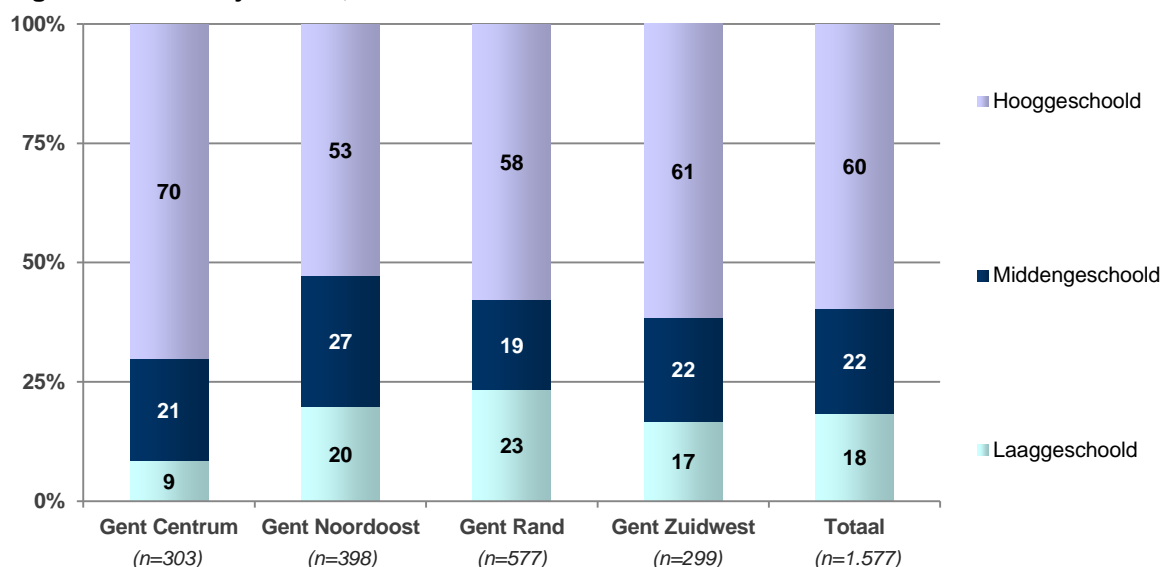
Hoogst behaalde diploma	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Geen diploma	1	,5	3	,7	13	2,3	2	,6	19	1,2
Lager onderwijs	6	2,0	18	4,6	39	6,8	12	4,0	75	4,8
Lager secundair onderwijs	18	6,0	57	14,4	83	14,4	36	12,2	195	12,4
Hoger secundair onderwijs	65	21,4	109	27,5	108	18,8	65	21,8	348	22,1
Hoger (niet-)universitair onderwijs	213	70,1	210	52,8	333	57,8	184	61,5	940	59,6
Totaal	303	100,0	398	100,0	577	100,0	299	100,0	1.577	100,0
<i>Geen antwoord</i>	1	,4	2	,3	7	1,0	0	0,0	10	,6

Basis = alle respondenten die reeds afgestudeerd zijn (n = 1.587; 10 'geen antwoord')

¹⁵In de vragenlijst werd 'gezin' als volgt gedefinieerd: "Met gezin bedoelen we alle personen met wie je samen een huishouden vormt en onder hetzelfde dak woont."

In figuur 3 wordt een meer grafisch overzicht geboden, met een onderscheid naar laaggeschoolde, middengeschoolde en hooggeschoolde respondenten. Gent Centrum kent een significant lager aandeel laaggeschoolde respondenten dan de overige stadsdelen, met name 9% ten opzichte van 17% tot 23%. Anderzijds zijn 70% van de respondenten Gent Centrum hooggeschoold, een significant hoger aandeel dan in Gent Noordoost en Gent Rand (resp. 53% en 58%). Het aandeel middengeschoolde respondenten verschilt enkel tussen Gent Noordoost (27%) en Gent Rand (19%).

Figuur 3: Onderwijsniveau, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten die hun schoolcarrière beëindigd hebben (n = 1.588; 10 'geen antwoord')

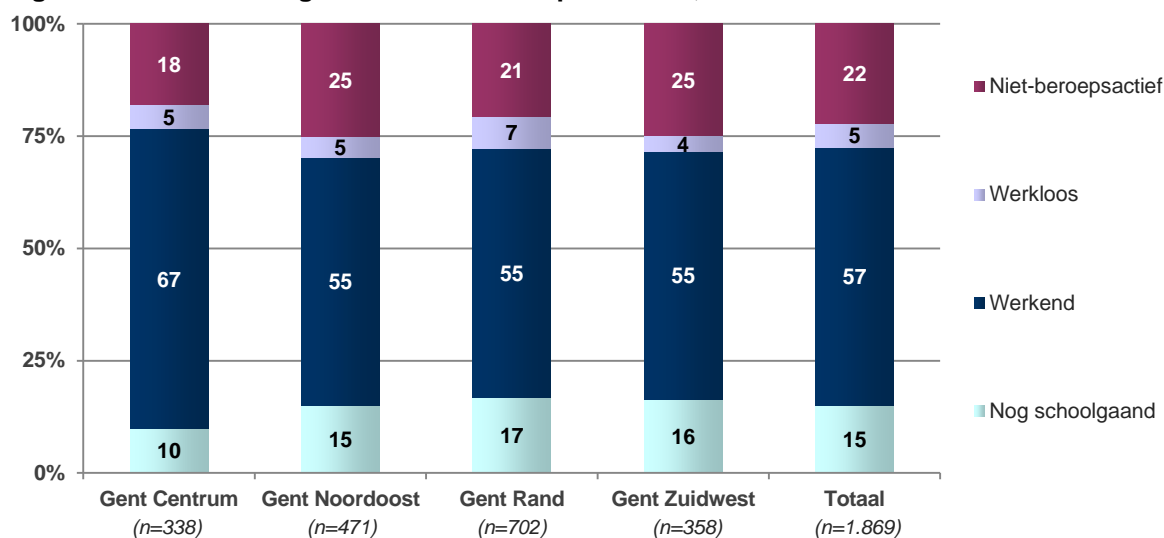
3.1.4 Tewerkstellingsstatuut

Zoals daarnet reeds werd aangehaald, gaat één op zeven respondenten (15%) op dit moment nog steeds naar school. Zes op tien respondenten (57%) zijn momenteel beroepsactief, 5% geeft aan werkloos te zijn. Voorts laat een vijfde (22%) weten niet (meer) beroepsactief te zijn.

Het aandeel respondenten dat beroepsactief is, ligt in Gent Centrum significant hoger dan in de overige stadsdelen, met name respectievelijk 67% ten opzichte van telkens 55%. Voorts kent het 10% schoolgaande respondenten, wat significant minder is dan Gent Rand waar 17% van de respondenten nog naar school gaat.

Het aandeel werkloze of niet-beroepsactieve respondenten is hetzelfde in alle stadsdelen.

Figuur 4: Tewerkstellingsstatuut van de respondenten, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869)

In tabel 31 worden de beroepsactieve respondenten meer in detail bekeken. De zes op tien de respondenten (57%) die aangeven beroepsactief te zijn, hebben voornamelijk een bedieningsstatuut (42%): 28% bedienenden, 11% ambtenaren en 3% kaderpersoneel. Voorts vinden we nog 9% arbeiders en 7% met een zelfstandig of vrij beroep.

Voor wat betreft de beroepsactieve respondenten, zijn er weinig verschillen tussen de stadsdelen. We stellen vast dat er in Gent Noordoost relatief meer arbeiders zijn dan in Gent Zuidwest (resp. 11% t.o.v. 5%), en relatief minder bedienenden dan in Gent Centrum (resp. 23% t.o.v. 35%). Voorts behoren in Gent Zuidwest relatief meer respondenten tot het kaderpersoneel dan in Gent Rand (resp. 6% t.o.v. 2%).

Tabel 31 : Tewerkstellingsstatuut, met gedetailleerd overzicht van beroepsactieve respondenten, naar stadsdeel

Tewerkstellingsstatuut	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Schoolgaand	34	10,0	71	15,1	118	16,8	59	16,4	281	15,1
Werkend:	225	66,6	260	55,2	389	55,5	197	55,2	1.072	57,4
Arbeider	22	6,5	54	11,4	66	9,3	18	5,1	159	8,5
Bediende	116	34,6	110	23,5	191	27,2	95	26,8	513	27,5
Ambtenaar	37	11,1	51	10,8	73	10,4	35	9,9	196	10,5
Kaderpersoneel	13	3,9	18	3,9	12	1,8	21	5,9	65	3,5
Zelfstandige	28	8,2	21	4,5	35	5,0	18	5,2	103	5,5
Vrij beroep	7	2,1	3	0,7	11	1,6	7	2,0	29	1,5
Ander antwoord	1	0,2	1	0,2	2	0,2	0	0,0	3	0,2
Werkloos	18	5,4	21	4,5	49	7,0	13	3,5	102	5,4
Niet-beroepsactief	61	18,0	119	25,2	145	20,7	89	24,9	414	22,1
Totaal	338	100,0	471	100,0	702	100,0	358	100,0	1.869	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 = 1.869)

De **niet-beroepsactieve** respondenten bestaan voor het merendeel – zie hiervoor tabel 32 – uit (brug)gepensioneerden. De overige niet-beroepsactieve respondenten betreffen 3% arbeidsongeschikten en 2% huismannen/-vrouwen.

Naar stadsdelen kan een significant verschil worden vastgesteld tussen Gent Rand en Gent Zuidwest: Gent Zuidwest telt een hoger aandeel (brug)gepensioneerde respondenten (resp. 23% t.o.v. 15%), en een lager aandeel arbeidsongeschikte respondenten (resp. 1% t.o.v. 4%); bovendien ligt het aandeel arbeidsongeschikte respondenten in Gent Rand ook hoger in vergelijking met Gent Centrum (resp. 4% t.o.v. 1%).

Tabel 32 : Tewerkstellingsstatuut, met gedetailleerd overzicht van niet-beroepsactieve respondenten, naar stadsdeel

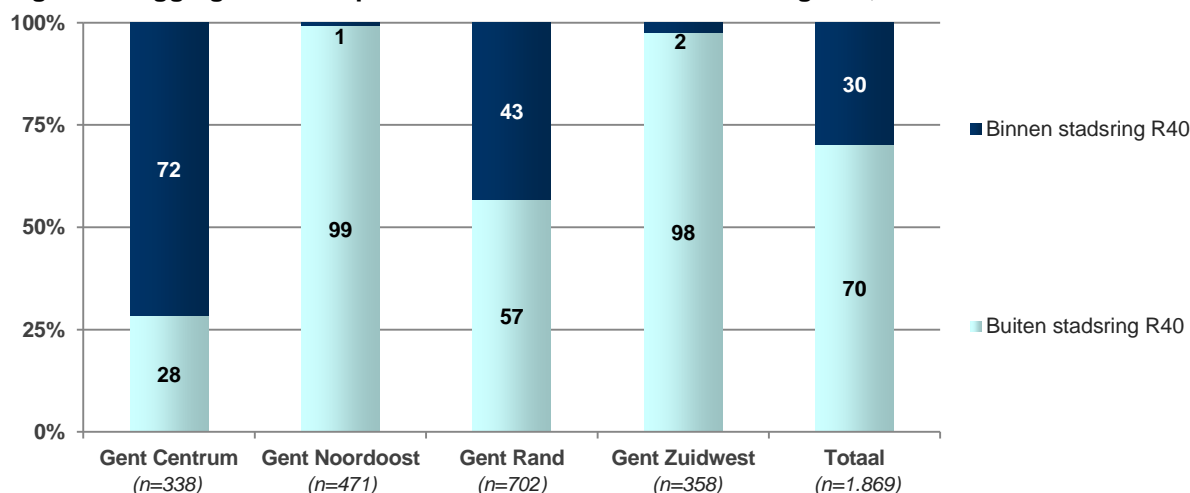
Tewerkstellingsstatuut	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Schoolgaand	34	10,0	71	15,1	118	16,8	59	16,4	281	15,1
Werkend	225	66,6	260	55,2	389	55,5	197	55,2	1.072	57,4
Werkloos	18	5,4	21	4,5	49	7,0	13	3,5	102	5,4
Niet-beroepsactief	61	18,0	119	25,2	145	20,7	89	24,9	414	22,1
Huisman/vrouw	4	1,2	8	1,7	13	1,9	3	0,9	28	1,5
(Brug)gepensioneerd	53	15,8	96	20,4	105	14,9	83	23,5	337	18,1
Arbeidsongeschikt	3	0,9	15	3,1	27	3,9	3	0,7	47	2,5
Totaal	338	100,0	471	100,0	702	100,0	358	100,0	1.869	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>

Basis = alle respondenten (n = 1.869)

3.1.5 Locatie van de woonplaats

Aan de respondenten werd gevraagd of hun **woonplaats gelegen was binnen de stadsring R40**. Voor 70% van de respondenten was dit het geval; 30% woont buiten de stadsring R40.

Figuur 5: Ligging van woonplaats binnen of buiten de stadsring R40, naar stadsdeel



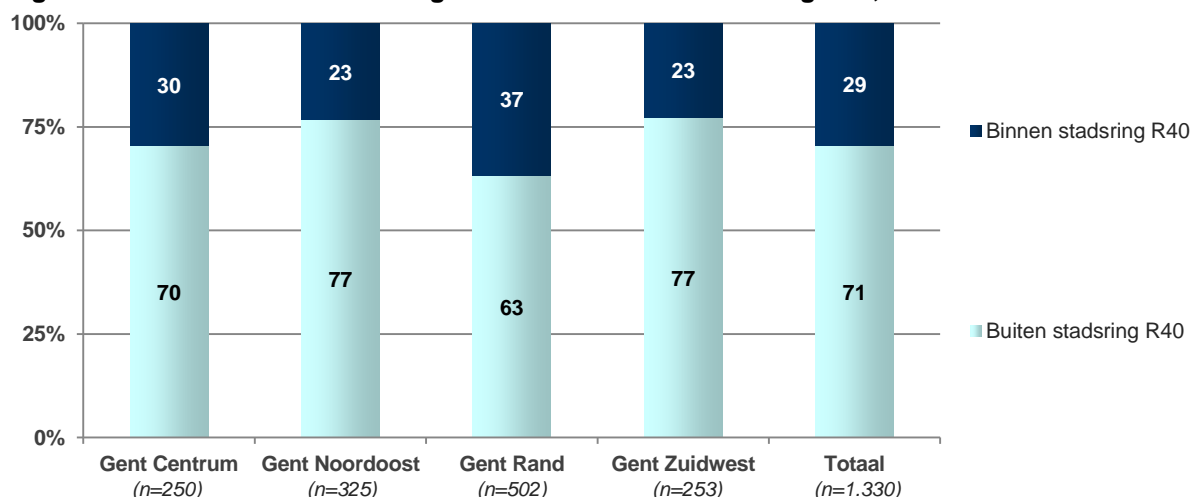
Basis = alle respondenten (n=1.869)

3.1.6 Locatie van school of werk

Naast de vraag of de school of het werk gelegen is binnen de stadsring R40, dienden de respondenten ook de postcode te noteren van de **plaats waar hun werkplaats of school** gelegen is. Van alle respondenten die naar school gaan of werken (i.c. 1.354 van de 1.869 van de respondenten die aan het onderzoek hebben meegewerkt; 72%), is de school of werkplaats in drie op de tien gevallen (29%) binnen de stadsring R40 gelegen. Bij zeven op de tien respondenten (71%) 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. 23%).

Figuur 6: Plaats van tewerkstelling of school m.b.t. de stadsring R40, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten die beroepsactief of schoolgaand zijn (n=1.354; 22'geen antwoord' + 2 'varieert'¹⁶)

Van alle respondenten die beroepsactief zijn of naar school gaan, én binnen de stadsring R40 wonen (395 respondenten), dienen zes op de tien (59%) zich buiten de stadsring R40 te verplaatsen om naar het werk of de school te gaan. Bijkomend, dient van alle respondenten die beroepsactief zijn of naar school gaan, én buiten de stadsring R40 wonen (935 respondenten), een vierde (25%) zich binnen de stadsring te begeven om naar het werk of de school te gaan. Nemen we beide groepen samen, stellen we vast dat in totaal een derde (35%) van de beroepsactieve of schoolgaande respondenten, de stadsring moet passeren om zich van de woonplaats naar het werk of de school te begeven.

¹⁶Hieronder moet verstaan worden dat de respondent meerdere werkplaatsen heeft en afwisselend binnen of buiten de stadsring R40 werkt.

Tabel 33 : Al dan niet werken/schoollopen binnen de stadsring R40, naar al dan niet wonen binnen de stadsring R40

Plaats werk/school	Woonplaats binnen stadsring R40		Woonplaats buiten stadsring R40		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%
Binnen stadsring R40	162	41,0	229	24,5	391	29,4
Buiten stadsring R40	233	59,0	705	75,5	939	70,6
Totaal	395	100,0	935	100,0	1.330	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>10</i>	<i>1,0</i>	<i>14</i>	<i>1,8</i>	<i>24</i>	<i>1,3</i>

Basis = alle respondenten die reeds afgestudeerd zijn (n = 1.354; 22 'geen antwoord' + 2 'varieert')

Tabel 34 geeft een meer gedetailleerd beeld van waar het werk of de school van de respondenten gelegen is. Voor bijna zeven op de tien respondenten (68%) die beroepsactief of schoolgaand zijn, is de werkplaats of school gelegen in Gent: 30% binnen de stadsring R40 en 38% buiten de stadsring R40. Bij de overige 32% van de beroepsactieve of schoolgaande respondenten, is de werkplaats of school buiten Gent gelegen: 7% binnen het Stadsgewest Gent, 7% binnen de provincie Oost-Vlaanderen, en 18% dient zich buiten de provincie Oost-Vlaanderen te verplaatsen (i.c. in hoofdzaak naar de omliggende provincies) om naar het werk of de school te gaan.

Het aandeel respondenten waarvan de werkplaats of school buiten de provincie Oost-Vlaanderen ligt, is significant hoger in Gent Centrum (25%) vergeleken met Gent Noordoost (12%) en Gent Rand (16%). Het verschil wordt voornamelijk verklaard door een hoger aandeel respondenten uit Gent Centrum (en Gent Zuidwest) dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werkt of school loopt, vergeleken met respondenten in Gent Noordoost (resp. 12% en 10% t.o.v. 4%).

Bij respondenten woonachtig in Gent Noordoost zien we daarentegen een hoger aandeel respondenten bij wie de werkplaats of school in het Stadsgewest Gent gelegen is (12%), in vergelijking met respondenten in Gent Rand (5%) en Gent Zuidwest (6%).

Tabel 34 : Plaats van tewerkstelling of school, naar stadsdeel

Plaats werk/school	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Gent	153	61,4	226	70,1	348	70,2	167	66,6	894	67,8
Binnen stadsring R40	74	29,7	76	23,5	184	37,2	57	22,9	391	29,7
Buiten stadsring R40	78	31,2	149	46,3	163	33,0	109	43,3	499	37,9
Binnen en buiten stadsring R40*	1	0,3	1	0,3	0	0,0	0	0,0	2	0,1
Geen antwoord	1	0,3	0	0,0	0	0,0	1	0,4	2	0,1
Stadsgewest Gent	18	7,1	39	12,0	24	4,9	14	5,6	95	7,2
Oost-Vlaanderen	15	6,2	19	5,8	42	8,5	22	8,6	98	7,4
Buiten Oost-Vlaanderen	63	25,3	39	12,1	81	16,4	48	19,2	231	17,5
West-Vlaanderen	12	4,8	13	3,9	24	4,8	12	4,7	60	4,6
Antwerpen	10	3,9	11	3,5	15	3,1	4	1,4	40	3,0
Vlaams-Brabant	8	3,2	3	1,0	7	1,4	7	2,8	25	1,9
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	29	11,8	12	3,7	34	6,8	25	9,9	100	7,6
Henegouwen	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,0
Luik	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,1
Nederland	1	0,4	0	0,0	1	0,2	0	0,0	2	0,2
Frankrijk	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,4	1	0,1
Buitenland	1	0,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,0
Totaal	249	100,0	322	100,0	495	100,0	251	100,0	1.317	100,0
<i>Plaats werk/school varieert**</i>	4	1,4	0	0,0	3	0,6	2	0,9	9	0,7
<i>Geen antwoord</i>	7	2,6	9	2,7	10	1,9	3	1,0	28	2,1

Basis = alle respondenten die beroepsactief of schoolgaand zijn (n = 1.354; 28 'geen antwoord' + 7 'varieert')

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

** Hieronder moet verstaan worden dat de respondent meerdere werkplaatsen heeft en afwisselend bijvoorbeeld binnen en buiten Gent werkt.

3.1.7 Telewerk

Een derde van de beroepsactieve respondenten (35%) laat weten soms van thuis uit te werken: 11% werkt meerdere keren per week tot zelfs altijd van thuis uit, 8% werkt een keer per week van thuis uit en bij 15% is dit minder dan wekelijks. Tweederde van de beroepsactieve respondenten doet nooit aan telewerk.

In Gent Centrum werken meer respondenten soms van thuis uit dan in Gent Noordoost (resp. 41% t.o.v. 26%), en dit significant vaker 2 tot 4 keer per week (resp. 12% t.o.v. 5%).

Tabel 35 : Al dan niet (soms) van thuis uit werken (=telewerk), naar stadsdeel

Telewerk	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Neen	130	58,6	192	73,8	247	64,0	124	63,4	693	65,1
Ja, minder dan 1 keer per week	31	13,8	29	11,2	71	18,3	29	14,7	159	15,0
Ja, 1 keer per week	24	10,8	17	6,4	27	7,0	22	11,4	90	8,5
Ja, 2 tot 4 keer per week	26	11,6	12	4,6	32	8,2	17	8,5	86	8,1
Ja, altijd	12	5,2	10	4,0	10	2,5	4	2,0	36	3,3
Totaal	222	100,0	260	100,0	386	100,0	196	100,0	1.064	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>4</i>	<i>1,6</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>3</i>	<i>0,9</i>	<i>1</i>	<i>0,5</i>	<i>8</i>	<i>0,7</i>

Basis = alle respondenten die beroepsactief zijn (n = 1.072; 8 'geen antwoord')

De helft van de respondenten die soms van thuis uit werkt, werkt in Gent (52%). De overige telewerkers werken voornamelijk buiten de provincie Oost-Vlaanderen (40%).

Tabel 36 : Plaats van tewerkstelling, naar al dan niet (soms) van thuis uit werken (=telewerk)

Werkplaats	Geen telewerk		Wel telewerk		Totaal	
	N	%	N	%	N	%
Gent	450	65,8	182	51,8	632	61,1
Stadsgewest Gent	79	11,6	10	3,0	90	8,7
Oost-Vlaanderen	69	10,1	18	5,0	87	8,4
Buiten Oost-Vlaanderen	86	12,5	141	40,2	226	21,9
Totaal	685	100,0	350	100,0	1.042	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>9</i>	<i>1,2</i>	<i>20</i>	<i>5,5</i>	<i>30</i>	<i>2,8</i>

Basis = alle respondenten die beroepsactief zijn (n = 1.072; 30 'geen antwoord')

Kijken we in omgekeerde richting (zie tabel 37), dus in functie van de werkplaats van de respondent, dan zien we dat van alle respondenten die buiten Oost-Vlaanderen werken, 62% aan telewerk doet; dit is een significant hoger aandeel vergeleken met de respondenten die dicht bij huis werken (i.c. Gent, Stadsgewest Gent of provincie Oost-Vlaanderen) waar het aandeel telewerkers tussen 12% en 29% ligt.

Tabel 37 : 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	%	N	%
Neen, nooit	450	71,3	79	88,3	69	79,8	86	37,8	693	66,1
Ja	182	28,7	10	11,7	18	20,2	141	62,2	371	33,9
Ja, minder dan 1 keer per	75	11,8	7	7,9	11	12,4	65	28,8	159	15,2
Ja, 1 keer per week	36	5,6	1	0,6	2	2,5	47	20,9	90	8,3
Ja, 2 tot 4 keer per week	48	7,6	1	0,9	5	5,3	26	11,6	86	7,7
Ja, altijd	24	3,7	2	2,4	0	0,0	2	0,9	36	2,7
Totaal	632	100,0	90	100,0	87	100,0	226	100,0	1.064	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>4</i>	<i>0,6</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>3</i>	<i>3,1</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>8</i>	<i>0,7</i>

Basis = alle respondenten die beroepsactief zijn (n = 1.072; 8 'geen antwoord')

3.2 Mobiliteitsbeleving in Gent

De eerste vragen binnen het mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek hebben betrekking op hoe de Gentse bewoners de mobiliteit in hun buurt ervaren. Het begrip mobiliteitsbeleving omvat onder meer zich vlot kunnen bewegen in de buurt, zich veilig voelen, aanwezig zijn van voldoende voorzieningen, enz.

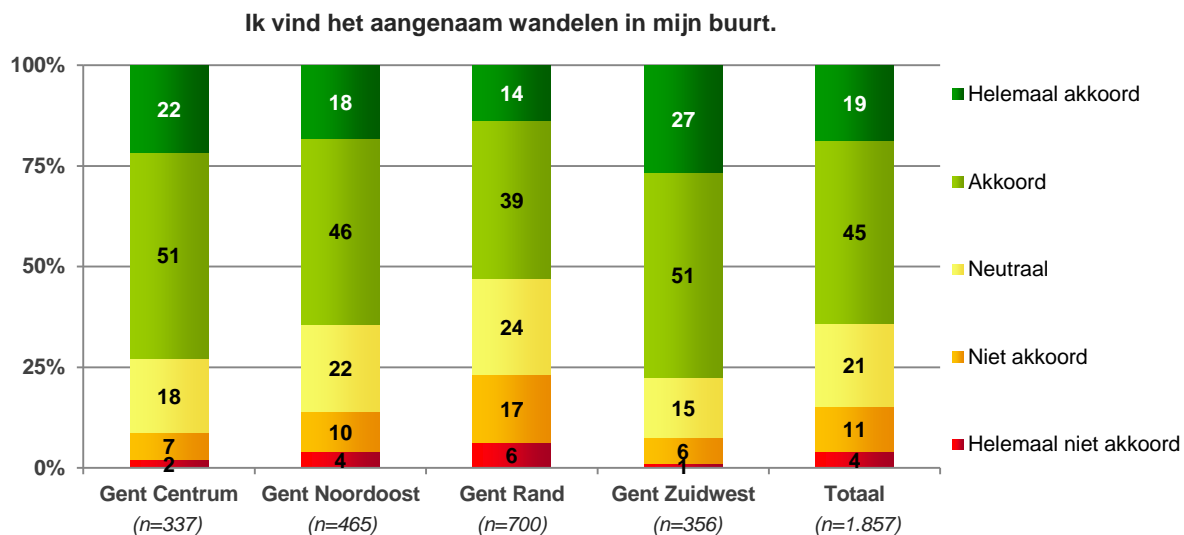
Aan de hand van eenentwintig uitspraken wordt nagegaan hoe respondenten zich voelen wanneer ze zich in de buurt op straat begeven. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen het zich te voet voortbewegen, met de fiets, met het openbaar vervoer, met de wagen en tot slot met de taxi.

3.2.1 Te voet

3.2.1.1 STELLING: HET IS AANGENAAM WANDELEN IN MIJN BUURT

Meer dan zes op tien respondenten (64%) zijn van mening dat het aangenaam wandelen is in hun buurt; 19% gaat zelfs helemaal akkoord met deze uitspraak. Eén op de zeven respondenten (15%) vindt het echter niet aangenaam wandelen in hun buurt. Een vijfde van de respondenten (21%) blijft neutraal; 1% heeft de vraag niet beantwoord.

Figuur 7: Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (1), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 12 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

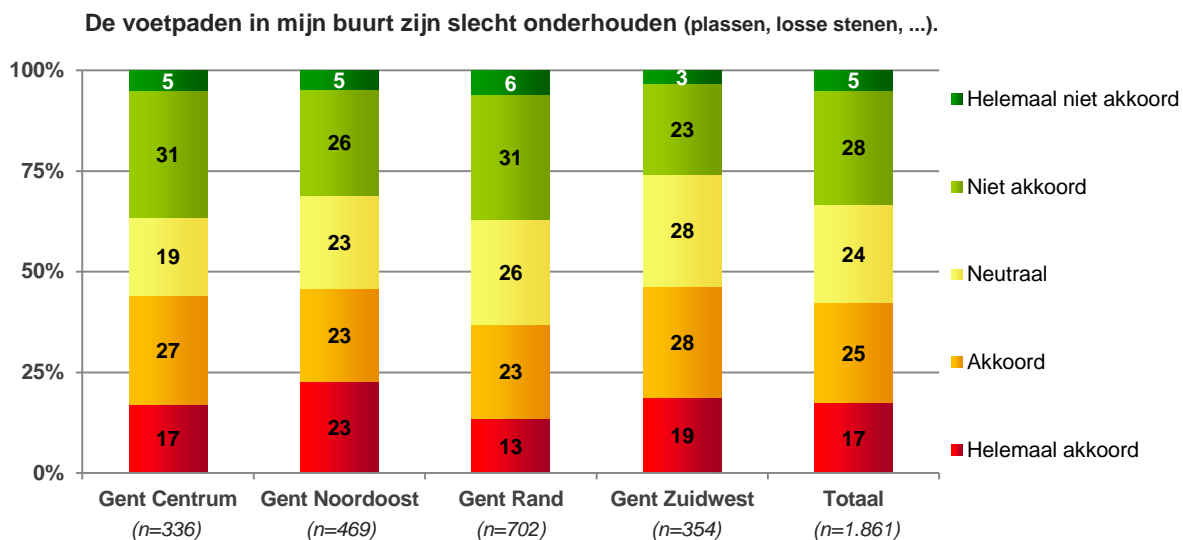
- Het stadsdeel waarin men woont, beïnvloedt hoe respondenten het wandelen in hun buurt ervaren. Zo vinden we in Gent Zuidwest, Gent Centrum en Gent Noordoost significant meer respondenten terug die het aangenaam wandelen vinden in hun omgeving vergeleken met Gent Rand (resp. 64% tot 78% t.o.v. 53%); ook het verschil tussen Gent Zuidwest (78%) en Gent Noordoost (64%) is significant. Gent Rand kent het hoogste aandeel respondenten die het niet aangenaam wandelen vinden in hun buurt (23% t.o.v. 7% tot 14%); ook in Noordoost vinden we iets meer respondenten terug die het niet aangenaam wandelen vinden in hun buurt, vergeleken met Gent Zuidwest (resp. 14% t.o.v. 7%). Tot slot telt Gent Rand meer respondenten die neutraal zijn (24%) in vergelijking met Gent Zuidwest (15%).
- Voorts kan nog een zwakke positieve correlatie (0,047) met het diploma van de respondent worden vastgesteld¹⁷.
- Naar leeftijd, geslacht of tewerkstellingsstatuut van de respondent vinden we geen verschil inzake hoe aangenaam wandelen het is in de buurt.
- Of de woonplaats gelegen is binnen de stadsring R40 of niet, beïnvloedt hier ook niet de mening van de respondenten.
- Eenzelfde vaststelling is van toepassing voor de analyse naar de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de stadsring.

3.2.1.2 STELLING: DE VOETPADEN IN MIJN BUURT ZIJN SLECHT ONDERHOUDEN (PLASSEN, LOSSE STENEN, ...)

Vier op de tien respondenten (42%) zijn ontevreden over het onderhoud van de voetpaden in hun buurt. Een op vier (24%) staat hier neutraal tegenover. Een derde van de respondenten (33%) geeft aan tevreden te zijn over het onderhoud van de voetpaden in de buurt.

¹⁷Te interpreteren als: "Hoe hoger opgeleid de respondent, hoe meer positief de mening omtrent het aangenaam kunnen wandelen in de buurt".

Figuur 8: Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (2), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 8 'geen antwoord')

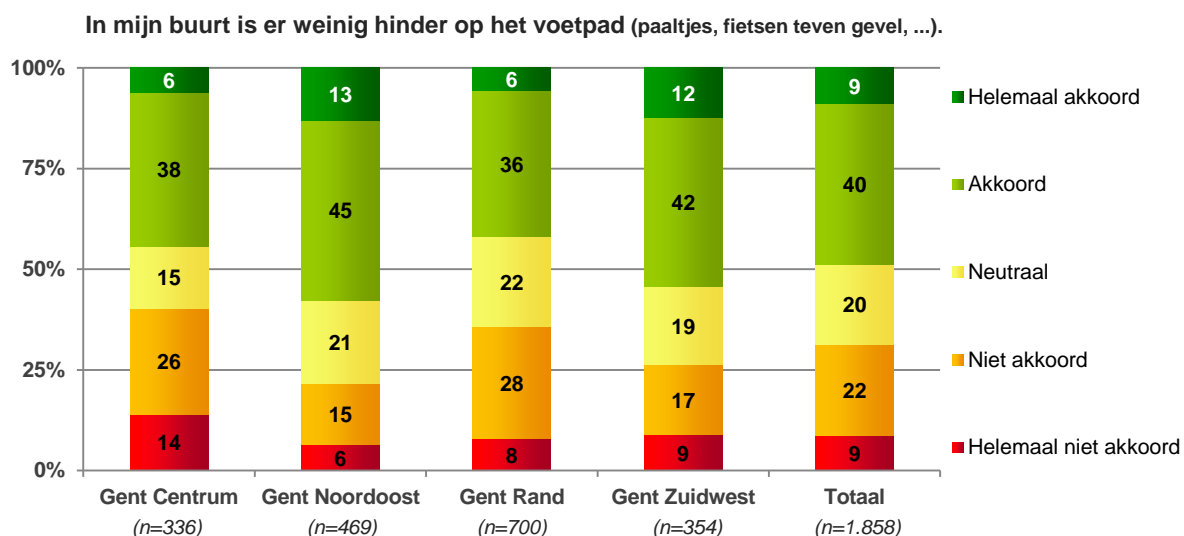
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- In Gent Centrum en Gent Rand is men positiever over het onderhoud van de voetpaden in de buurt dan in Gent Zuidwest (resp. 36% en 37% t.o.v. 26%). Omgekeerd vinden we in Gent Zuidwest en Gent Noordoost een hoger aandeel respondenten – vergeleken met Gent Rand – die vinden dat de voetpaden in hun buurt slecht onderhouden zijn (resp. 46% t.o.v. 37%).
- Er is een zwak negatief verband (-0,133) met de leeftijd van de respondent: hoe ouder de respondent, hoe groter de ontevredenheid met het onderhoud van de voetpaden in de buurt.
- Voorts is er een zwakke positieve correlatie (0,082) met het diploma van de respondent.
- Mannen en vrouwen zijn in gelijke mate (on)tevreden over het onderhoud van de voetpaden in hun buurt.
- De nog schoolgaande respondenten zijn significant meer de mening toegedaan dat de voetpaden goed onderhouden zijn dan de werkenden, werklozen en niet-beroepsactieven (resp. 43% t.o.v. 33%, 22% en 30%). De niet-beroepsactieven zijn dan weer significant meer ontevreden dan de nog schoolgaanden (resp. 47% t.o.v. 35%).
- De respondenten die wonen binnen de stadsring R40 vinden significant meer dan zij die woonachtig zijn buiten de R40 dat de voetpaden in hun buurt goed onderhouden zijn (resp. 40% t.o.v. 30%).
- De verschillen naar de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 zijn niet significant.

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

De helft van de respondenten (49%) ondervindt op het voetpad in de buurt weinig hinder van paaltjes, fietsen tegen de gevels, enz. Een vijfde van de respondenten (20%) neemt een neutrale houding aan en drie op tien respondenten (31%) geeft aan wel degelijk hinder te ondervinden wanneer ze in hun buurt op het voetpad wandelen.

Figuur 9: Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (3), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 11 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

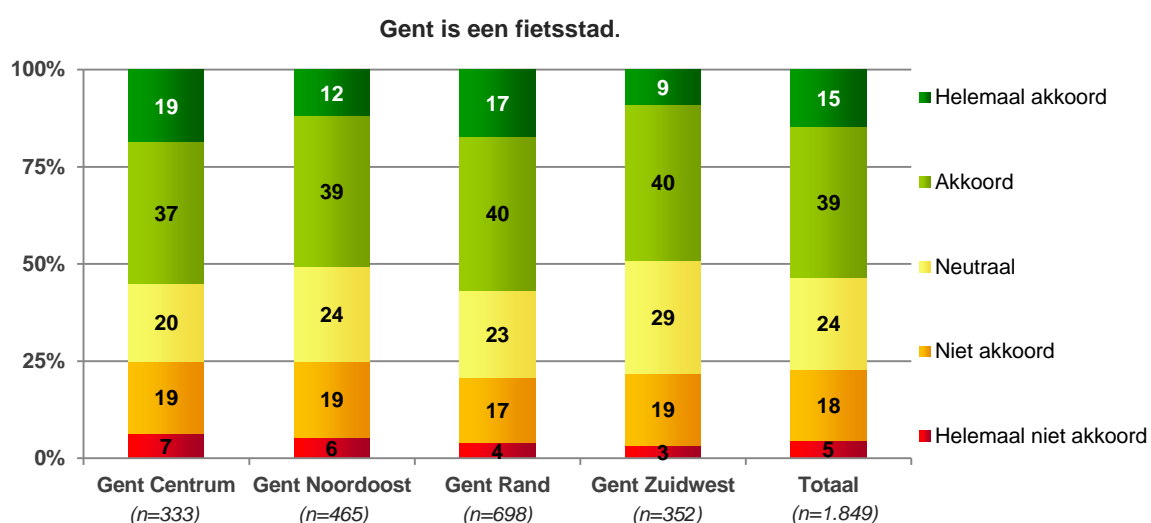
- Respondenten in Gent Centrum en Gent Rand ondervinden significant vaker hinder van paaltjes, fietsen tegen gevels, enz. op het voetpad in vergelijking met respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 22% en 26%). Omgekeerd laten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest significant meer respondenten weten weinig hinder te ondervinden op het voetpad in hun buurt, vergeleken met respondenten in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 58% en 54% t.o.v. 44% en 42%).
- Er blijkt een zwak negatief verband te bestaan tussen het al dan niet vinden dat er hinder is op het voetpad in de buurt en de leeftijd van de respondent (-0,087).
- Met het diploma van de respondent is het verband zwak positief (0,066).
- Het geslacht alsook het tewerkstellingsstatuut van de respondent heeft geen invloed op hoe men over dit onderwerp denkt.
- Zij die buiten de stadsring wonen hebben proportioneel significant meer geen hinder op het voetpad dan de respondenten die wonen binnen de R40 (resp. 50% t.o.v. 45%). Het verschil is omgekeerd eveneens significant (niet akkoord: 40% binnen stadsring t.o.v. 30% buiten stadsring).
- De verschillen naar de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 zijn niet significant.

3.2.2 Met de fiets

3.2.2.1 STELLING: GENT IS EEN FIETSSTAD

Zoals uit de figuur vindt 53% van de Gentenaren dat Gent een fietsstad is; 23% vindt dat dit niet het geval is. 24% gaat noch wel, noch niet akkoord met deze stelling.

Figuur 10: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (1), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 20 'geen antwoord')

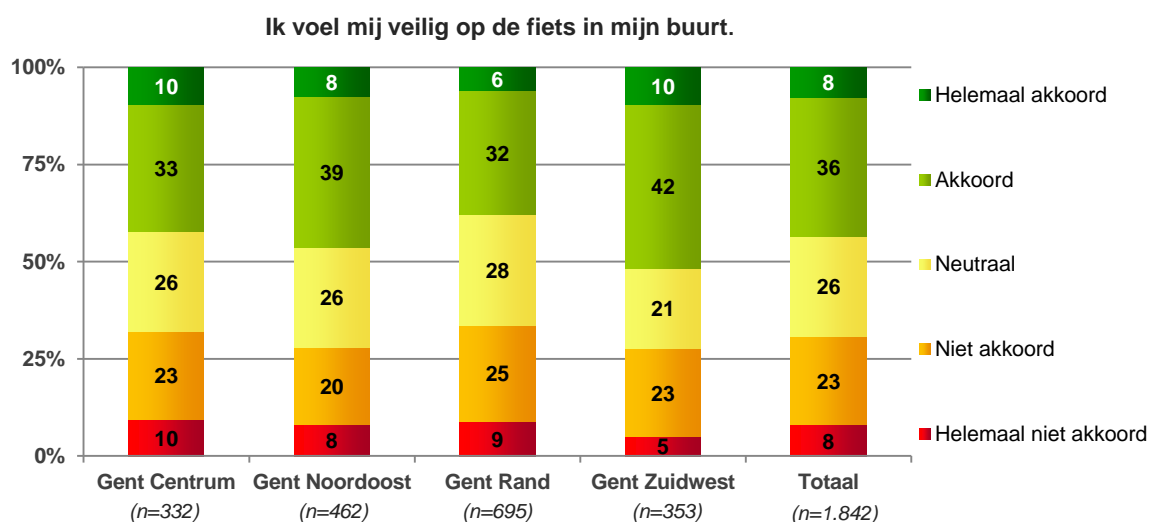
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Tussen de verscheidene stadsdelen worden geen significante verschillen opgemerkt, uitgezonderd voor de inwoners van Gent Zuidwest. In dit laatste stadsdeel vindt men dan het hoogste aandeel inwoners terug die zich neutraal opstellen (29%) dat evenwel enkel significant afwijkt van het aandeel van Gent Centrum (20%).
- Naar leeftijd wordt een negatieve correlatie vastgesteld (-0,156): hoe ouder de respondent, hoe minder men vindt dat Gent een fietsstad is.
- Naar diploma is er geen verband.
- Tussen mannen en vrouwen is het verschil niet significant.
- De nog schoolgaanden vinden significant meer dan de werkenden en de niet-beroepsactieven dat Gent een fietsstad is (resp. 65% t.o.v. 54% 44%). 54% van de werkenden vindt ook dat Gent een fietsstad is tegenover 44% van de niet-beroepsactieven; een verschil dat significant is. De niet-beroepsactieven stellen zich dan weer significant meer neutraal op dan de werkenden en de nog schoolgaanden (resp. 31% t.o.v. 23% en 18%).
- De woonplaats die al dan niet gelegen is binnen de R40 beïnvloedt de mening van de respondenten hier niet.
- Dit is ook het geval voor de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40.

3.2.2.2 STELLING: IK VOEL ME VEILIG OP DE FIETS IN MIJN BUURT

43% van de respondenten voelt zich veilig op de fiets wanneer ze door hun buurt fietsen; 1 op 3 respondenten (31%) geeft aan dat men zich op de fiets niet zo veilig voelen in hun buurt. Een vierde (26%) antwoordt neutraal.

Figuur 11: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (2), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 27 'geen antwoord')

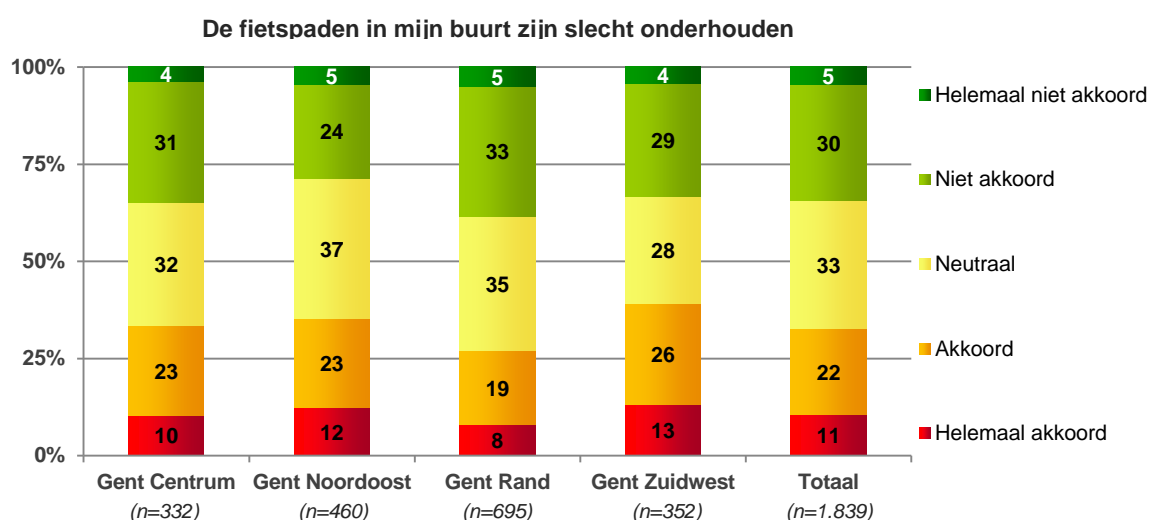
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Inwoners uit Gent Zuidwest en Gent Noordoost voelen zich significant veiliger op de fiets in hun buurt t.o.v. inwoners uit Gent Rand (resp. 52% en 46% t.o.v. 38%). In dit laatste stadsdeel stellen zich dan weer significant meer respondenten neutraal op in vergelijking met de respondenten in Gent Zuidwest (resp. 28% t.o.v. 21%).
- Er bestaat een negatieve correlatie (-0,139) met de leeftijd van de respondent: hoe ouder de respondent, hoe minder veilig men zich voelt op de fiets in de buurt.
- Ook blijkt dat hoe hoger de respondent opgeleid is, hoe meer hij/zij zich veilig voelt op de fiets in de buurt (0,107).
- De vrouwen voelen zich significant onveiliger op de fiets in hun buurt dan de mannen (resp. 33% t.o.v. 29%).
- Naar tewerkstellingsstatuut kan vastgesteld worden dat de werklozen zich significant onveiliger voelen op de fiets in hun buurt dan de nog schoolgaanden (resp. 39% t.o.v. 25%). Deze laatsten alsook de werkenden ondervinden significant vaker geen onveiligheidsgevoelens op de fiets in hun buurt dan de werklozen en de niet-beroepsactieven (resp. 52% en 46% t.o.v. 32% en 33%).
- De verschillen die opgetekend kunnen worden voor wat de ligging van de woonplaats binnen / buiten de stadsring betreft, zijn niet significant.
- Eenzelfde vaststelling geldt voor de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40.

3.2.2.3 STELLING: DE FIETSPADEN IN MIJN BUURT ZIJN SLECHTS ONDERHOUDEN

De meningen over het slecht onderhouden zijn van de fietspaden in de buurt zijn verdeeld. 33% vindt dit het geval terwijl 34% aangeeft dat de fietspaden goed onderhouden zijn. Voorts stelt een grote groep respondenten (33%) zich neutraal op.

Figuur 12: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (3), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 30 'geen antwoord')

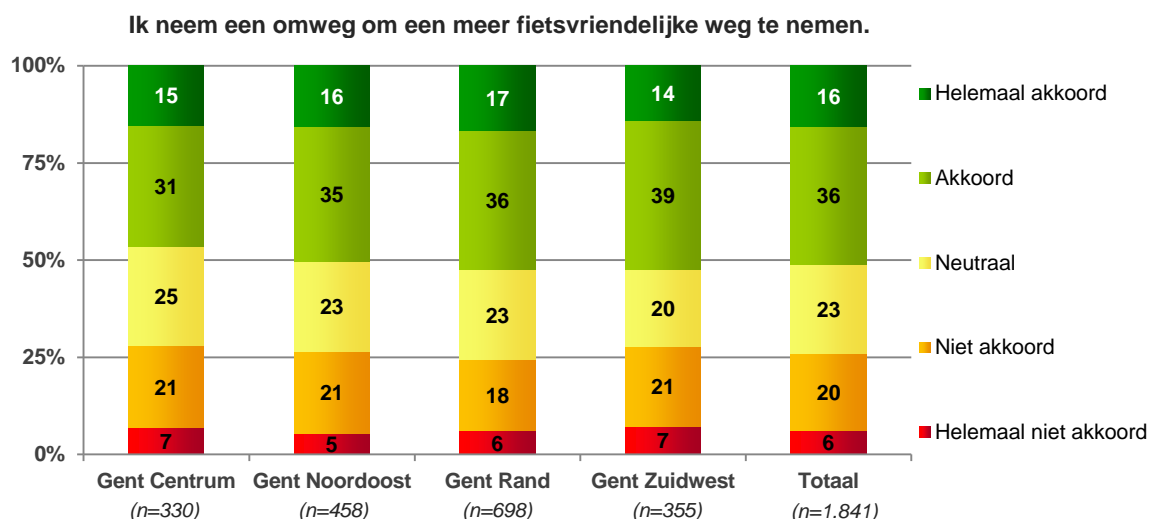
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De inwoners van Gent Rand vinden significant meer dat de fietspaden goed zijn onderhouden dan de inwoners van Gent Noordoost (resp. 38% t.o.v. 29%) en de respondenten van Gent Zuidwest gaan significant meer akkoord met de stelling (slecht onderhoud van de fietspaden) dan de inwoners van Gent Rand (resp. 39% t.o.v. 27%).
- De mening van de respondent omtrent het slecht onderhouden zijn van de fietspaden in de buurt staat los van zijn/haar diploma.
- Er blijkt een zwak positief verband te bestaan tussen het al dan niet vinden dat de fietspaden slecht zijn onderhouden en de leeftijd van de respondent (0,074).
- 37% van de vrouwen vindt de fietspaden slecht onderhouden; dit een significant hoger aandeel dan bij de mannen (32%).
- Conform het onderhoud van de voetpaden, zijn het ook hier de nog schoolgaande respondenten die significant meer tevreden zijn over het onderhoud van de fietspaden in hun buurt (46%), in vergelijking met de werkenden (36%), de werklozen (24%) en de niet-beroepsactieven (26%). Ook het verschil tussen de werkenden die tevreden zijn en de resp. niet-beroepsactieven is significant (resp. 36% en 26%). Het verschil tussen de aandeel neutrale antwoorden van de werkenden, werklozen en de niet-beroepsactieven met dit van de groep van de nog schoolgaanden is eveneens significant (resp. 30%, 43% en 46% t.o.v. 20%).
- De verschillen die opgetekend kunnen worden voor wat de ligging van de woonplaats binnen / buiten de stadsring betreft, zijn niet significant.
- Eenzelfde vaststelling geldt voor de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40.

3.2.2.4 STELLING: IK NEEM EEN OMWEG OM EEN MEER FIETSVRIENDELIJKE WEG TE NEMEN

De helft van de respondenten (51%) neemt een omweg om een meer fietsvriendelijke weg te nemen. Een kwart doet dat niet (26%) en de overige 23% antwoordt neutraal.

Figuur 13: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (4), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 28 'geen antwoord')

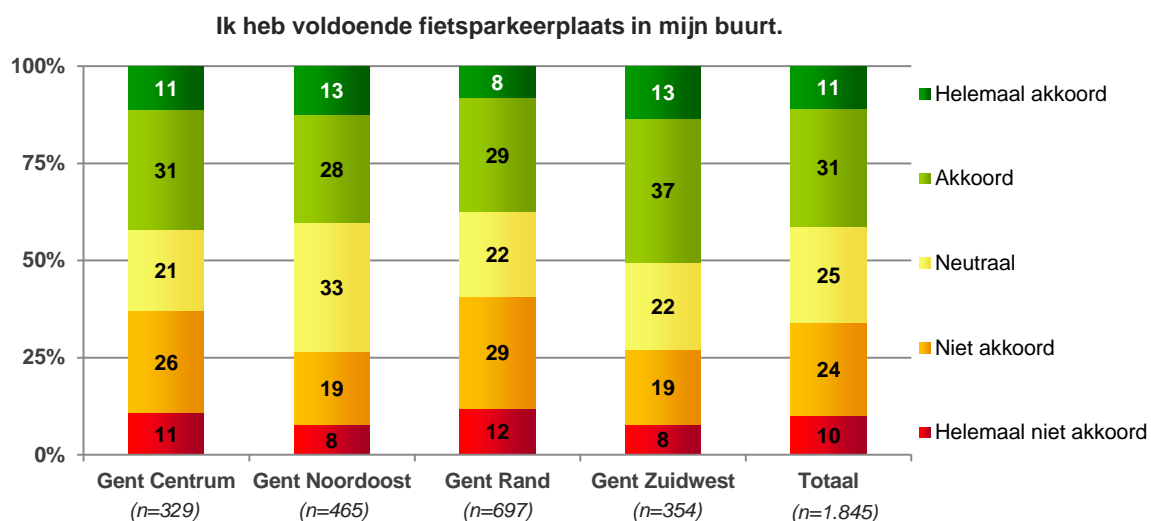
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen onderling zijn niet significant; dit is ook het geval voor wat het geslacht betreft.
- Er is een zwak positief verband (0,109) met de leeftijd van de respondent: hoe ouder de respondent, hoe meer een omweg wordt genomen.
- Ook is er een zwakke positieve correlatie (0,101) met het diploma van de respondent: hoe hoger opgeleid, hoe meer een omweg wordt genomen.
- De nog schoolgaande respondenten stellen significant vaker geen omweg te nemen om een meer fietsvriendelijke weg te nemen (36%) dan de werkenden (27%), de werklozen (20%) en de niet-beroepsactieven (19%). Ook het verschil tussen de werkenden die geen omweg blijken te nemen en de resp. niet-beroepsactieven is significant (resp. 27% en 19%). 55% van de werkenden neemt een omweg wat een significant hoger aandeel is dan het aandeel nog schoolgaanden (42%).
- 53% van de respondenten die wonen binnen de R40 stelt significant meer een omweg te nemen dan zij die wonen buiten de stadsring (45%).
- De verschillen naar de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 zijn niet significant.

3.2.2.5 STELLING: IK HEB VOLDOENDE FIETSPARKEERPLAATS IN MIJN BUURT

Vier op tien respondenten (42%) zijn van mening dat er voldoende fietsparkeerplaatsen zijn in hun buurt. 34% is de tegenovergestelde mening toegedaan en een vierde van de respondenten (25%) stelt zich neutraal op.

Figuur 14: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (5), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 24 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

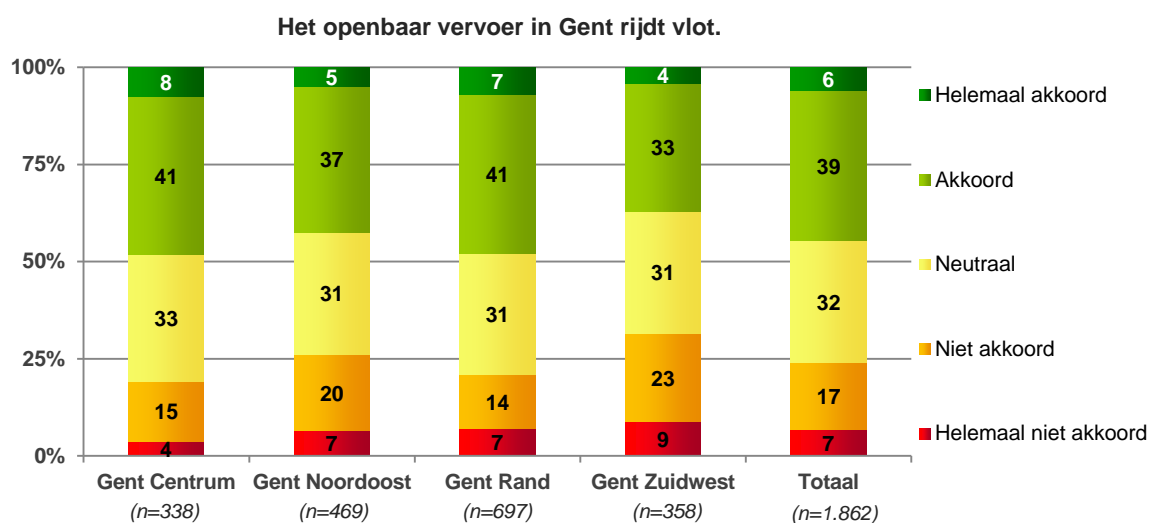
- De ontevredenheid over het aantal fietsparkeerplaatsen is significant groter bij de inwoners van Gent Rand en Gent Centrum vergeleken met deze van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 41% en 37% t.o.v. telkens 27%). In Gent Zuidwest daarentegen ligt het aantal respondenten die tevreden zijn (akkoord zijn) over het aantal fietsparkeerplaatsen in de buurt significant hoger dan zij die woonachtig zijn in Gent Noordoost en Gent Rand (resp. 51% t.o.v. 40% en 37%). In Gent Noordoost is het neutrale antwoord significant het vaakst gegeven (33%) in vergelijking met zowel Gent Centrum (21%), Gent Rand (22%) en Gent Zuidwest (22%).
- Noch het geslacht, noch de leeftijd en noch het diploma van de respondent blijken een invloed te hebben op hoe men denkt over het aantal fietsparkeerplaatsen in zijn/haar buurt.
- Werkenden en werklozen zijn significant meer ontevreden over het aantal beschikbare fietsparkeerplaatsen in hun buurt dan de niet-beroepsactieven (resp. 36% en 40% t.o.v. 27%). Deze laatsten geven dan weer meer een neutraal antwoord dan de werkenden (resp. 34% t.o.v. 21%).
- De respondenten woonachtig binnen de stadsring stellen significant meer dan zij die wonen buiten de ring dat het aantal plaatsen voldoende is (resp. 40% t.o.v. 31%).
- De verschillen naar de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 zijn niet significant.

3.2.3 Met het openbaar vervoer

3.2.3.1 STELLING: HET OPENBAAR VERVOER IN GENT RIJDT VLOT

45% van de Gentenaren vindt dat het openbaar vervoer vlot rijdt in Gent. 24% vindt dat niet. Opvallend hier is het groot aandeel respondenten dat zich noch voor het één noch het ander uitspreken (32%).

Figuur 15: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (1), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 7 'geen antwoord')

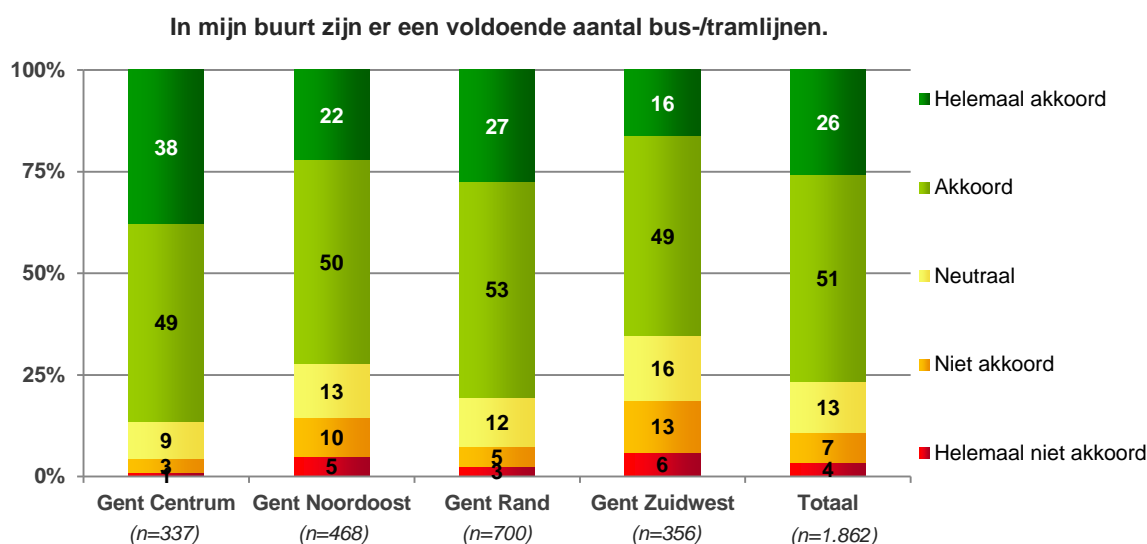
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De inwoners van Gent Zuidwest vinden significant vaker dat het openbaar vervoer niet vlot rijdt in Gent dan de inwoners van Gent Centrum en deze van Gent Rand (resp. 32% t.o.v. 19% en 21%). In deze laatste stadsdelen – Gent Centrum en Gent Rand – is men significant positiever, zij het enkel ten opzichte van Gent Zuidwest (resp. telkens 48% t.o.v. 37%).
- De leeftijd en het diploma van de respondent blijken geen invloed te hebben op hoe men denkt over het al dan niet vlot rijden van het openbaar vervoer in Gent.
- Naar geslacht stellen we evenwel vast dat vrouwen significant meer dan mannen de mening zijn toegedaan dat het openbaar vervoer vlot rijdt in Gent (resp. 48% t.o.v. 41%).
- Naar tewerkstellingsstatuut zijn de verschillen niet significant.
- Dit is wel het geval voor wat de woonplaats betreft die al dan niet binnen de stadsring gelegen is. Bijna de helft (49%) van de respondenten die binnen de ring wonen, vindt dat het openbaar vervoer vlot rijdt in Gent; dit is een significant hoger aandeel dan bij zij die buiten de stadsring wonen (43%). Omgekeerd is het verschil ook significant (niet akkoord: 25% buiten de stadsring tegenover 21% binnen de stadsring).
- De verschillen naar de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 zijn niet significant.

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

Iets meer dan driekwart van de respondenten (77%) zijn van mening dat er een voldoende aantal tram- en buslijnen zijn in hun buurt. 11% is de tegenovergestelde mening toegedaan en 13% van de respondenten stelt zich neutraal op.

Figuur 16: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (2), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 7 'geen antwoord')

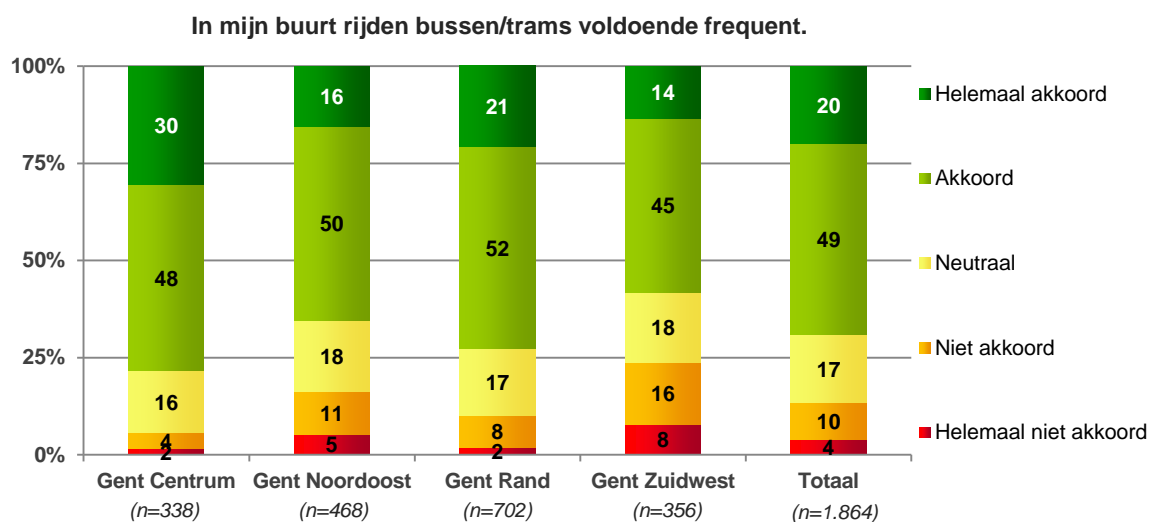
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- 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 en Gent Rand (resp. 19% en 15% t.o.v. 4% en 7%). In Gent Centrum en Gent Rand daarentegen ligt het aantal respondenten die tevreden zijn over het aantal tram- en buslijnen in de buurt significant hoger dan in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 86% en 81% t.o.v. 72% en 65%).
- Er is een zwak negatief verband (-0,072) met de leeftijd van de respondent.
- Het verband met diploma van de respondent is positief, zij het eveneens zwak (0,073).
- Naar geslacht en tewerkstellingsstatuut is er geen significant verschil.
- De respondenten waarvan de woonplaats gelegen is binnen de stadsring vinden significant meer dan zij die buiten de ring wonen dat het aantal tram/buslijnen in de buurt voldoende is (resp. 85% t.o.v. 73%). Omgekeerd is het verschil ook significant (niet akkoord: 13% buiten de ring t.o.v. 5% binnen de ring).
- De verschillen naar de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 zijn niet significant.

3.2.3.3 STELLING: IN MIJN BUURT RIJDEN BUSSEN/TRAMS VOLDOENDE FREQUENT

Zeven op tien respondenten (69%) bevestigen de stelling dat in hun buurt bussen/trams voldoende frequent rijden. 13% vindt dat ze niet voldoende frequent rijden en 17% antwoord neutraal.

Figuur 17: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (3), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 5 'geen antwoord')

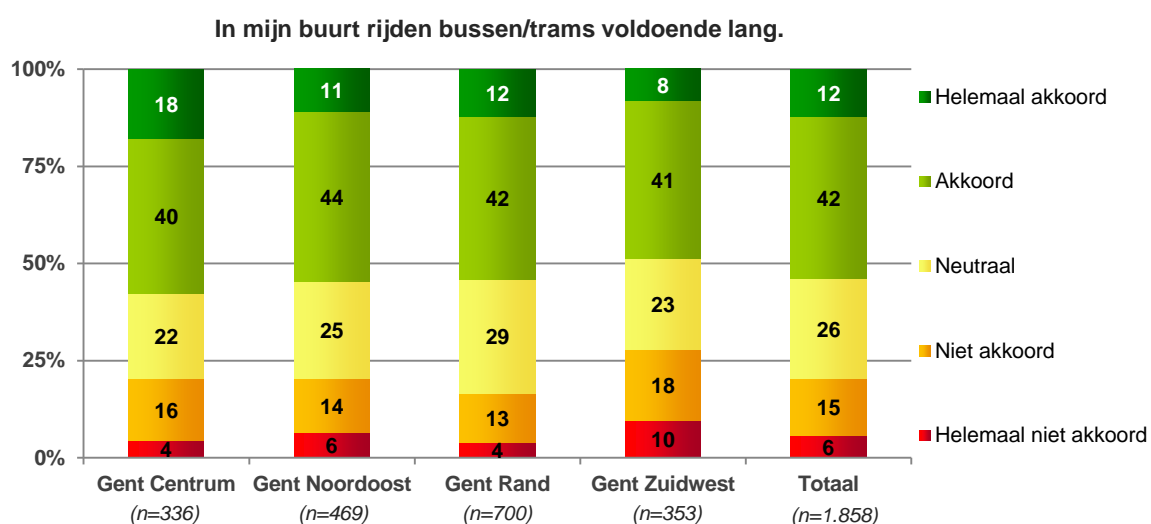
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Wat de verschillen tussen de stadsdelen betreft, ook hier kan worden vastgesteld dat de inwoners van Gent Zuidwest en Gent Noordoost significant meer ontevreden zijn over de frequentie van het rijden van de bussen en trams in hun buurt dan de inwoners van Gent Rand en Gent Centrum (resp. 24% en 16% t.o.v. 10% en 6%). Omgekeerd zien we dat in Gent Centrum 78% van de respondenten tevreden is, dit is een significant hoger aandeel dan in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 66% en 58%).
- Er is een zwakke negatieve correlatie (-0,064) met de leeftijd van de respondent.
- Er is geen verband met het diploma van de respondent.
- Naar geslacht alsook naar tewerkstellingsstatuut zijn de resp. verschillen onderling niet significant.
- De respondenten waarvan de woonplaats gelegen is binnen de stadsring vinden significant meer dan zij die buiten de stadsring wonen dat de trams/bussen in de buurt voldoende rijden (resp. 77% t.o.v. 66%). Omgekeerd is het verschil ook significant (niet akkoord: 16% buiten de stadsring t.o.v. 7% binnen de stadsring).
- De verschillen naar de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 zijn niet significant.

3.2.3.4 STELLING: IN MIJN BUURT RIJDEN BUSSEN/TRAMS VOLDOENDE LANG

Iets meer dan de helft van de Gentenaren (54%) vindt dat de bussen/trams in hun buurt voldoende lang rijden. 20% gaat niet akkoord met dit gegeven en een kwart van de respondenten stelt zich hier neutraal op (26%).

Figuur 18: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (4), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten, inclusief degene die geen bus/tram gebruiken in Gent (n = 1.869; 11 'geen antwoord')

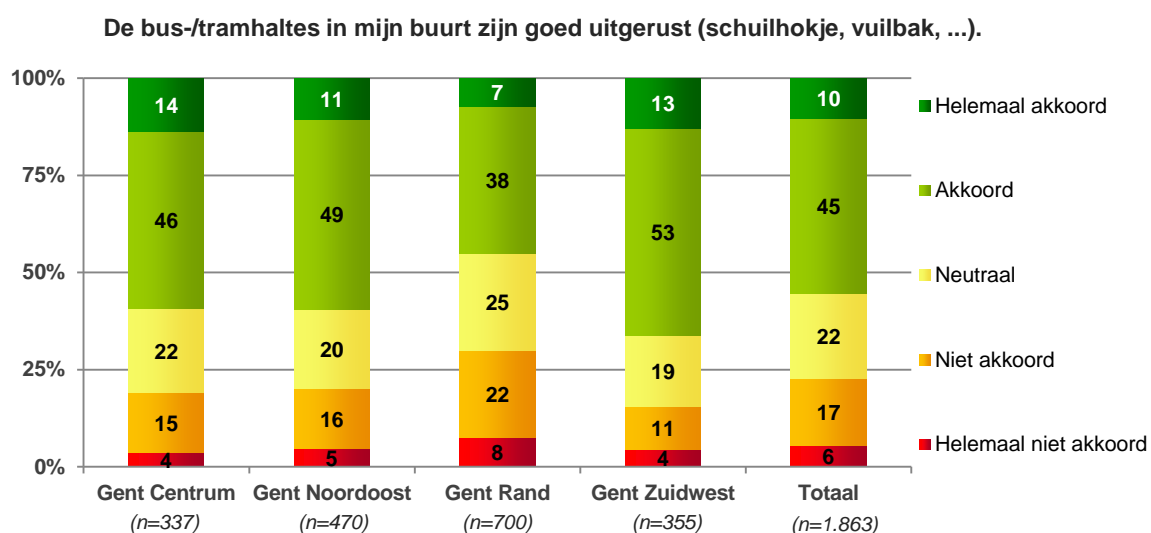
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het enige significante verschil tussen de stadsdelen, laat zich noteren voor het aantal ontevreden (niet akkoord) respondenten in Gent Zuidwest ten opzichte van deze in Gent Rand (resp. 28% t.o.v. 17%).
- De leeftijd blijkt geen invloed te hebben op hoe de respondent denkt over het voldoende lang rijden van bussen/trams in hun buurt.
- Met het diploma van de respondent is een zwakke negatieve correlatie (-0,112): hoe jonger men is, hoe meer akkoord men is met de stelling.
- De verschillen tussen man en vrouw zijn niet significant.
- Telkens 60% van de nog schoolgaanden en de niet-beroepsactieven zijn akkoord met de gestelde uitspraak; dit is een significant verschil van 10% met de werkenden. Deze laatste groep van respondenten is dan omgekeerd significant meer niet akkoord dan de niet-beroepsactieven (resp. 23% t.o.v. 16%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn niet significant.
- Eenzelfde vaststelling kan gemaakt worden betreffende de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40.

3.2.3.5 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 19: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (5), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 6 'geen antwoord')

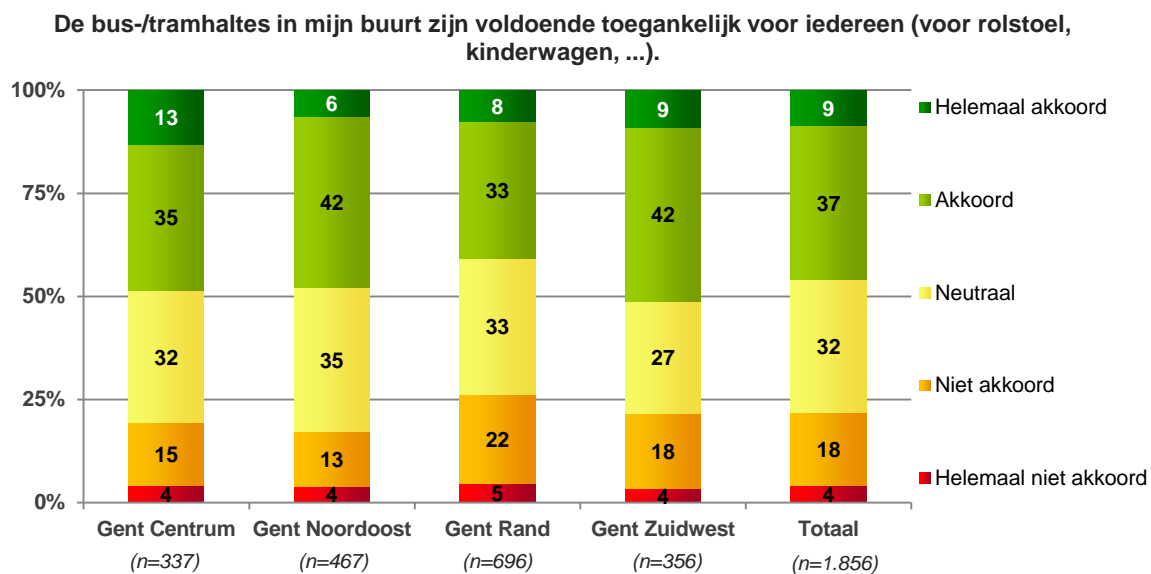
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Gent Zuidwest, Gent Noordoost alsook Gent Centrum kennen een significant hoger aandeel tevreden respondenten dan Gent Rand (resp. 66%, 60% en 59% t.o.v. 45%). Het is dan ook in dit stadsdeel dat het hoogste aandeel respondenten wordt genoteerd die vinden dat de bus- en tramhaltes niet goed zijn uitgerust (30%). Het verschil met zowel Gent Zuidwest (15%), Gent Centrum (19%) als Gent Noordoost (20%) is significant.
- Het diploma, de leeftijd en het geslacht van de respondenten blijken geen invloed te hebben op hun mening t.a.v. deze stelling.
- Ook naar tewerkstellingsstatuut kunnen geen significante verschillen opgetekend worden.
- 58% van de respondenten die wonen buiten de stadsring vindt dat de bus-/tramhaltes in hun buurt goed uitgerust zijn; dit is een significant hoger aandeel dan bij zij die binnen de stadsring wonen (50%).
- De verschillen naar de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 zijn niet significant.

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

46% van de respondenten is van mening dat de bus- en tramhaltes in de buurt voldoende toegankelijk zijn voor iedereen (met een rolstoel, een kinderwagen, ...). 22% vindt echter dat dit voor verbetering vatbaar is. 32% neemt een neutrale houding aan.

Figuur 20: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (6), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 13 'geen antwoord')

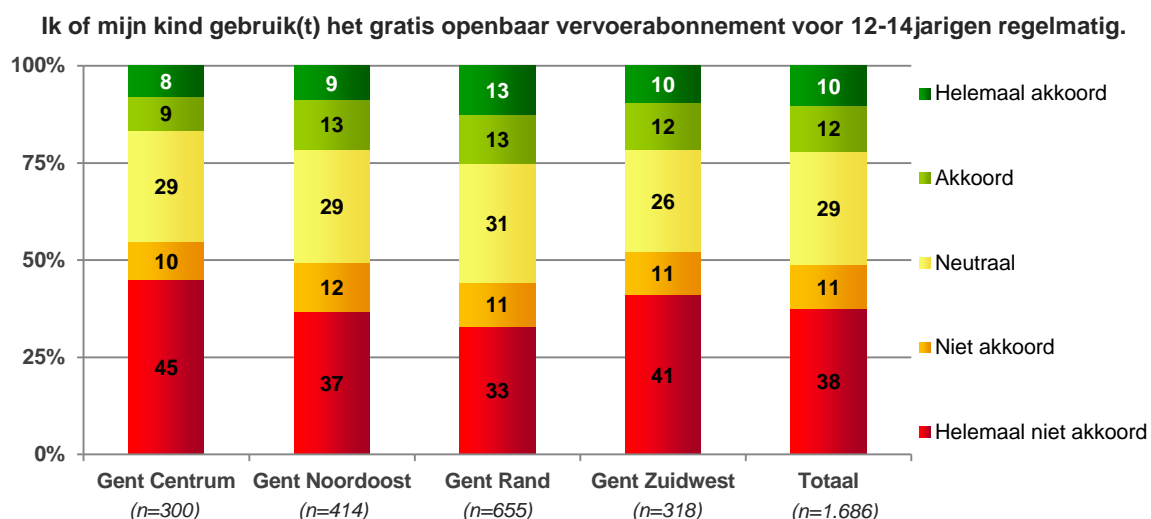
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De inwoners van Gent Zuidwest zijn het meest tevreden over de toegankelijkheid, zij het dat dit enkel significant afwijkt ten opzichte van Gent Rand (resp. 51% t.o.v. 41%). In Gent Rand is men dan ook proportioneel het meest van mening dat de haltes onvoldoende toegankelijk; significant enkel ten opzichte van Gent Noordoost (resp. 26% t.o.v. 17%).
- Er is geen verband met het diploma van de respondent.
- Wel kan een zwakke negatieve correlatie (-0,070) met de leeftijd van de respondenten worden vastgesteld.
- De mannen zijn significant meer tevreden over de toegankelijkheid van de haltes dan de vrouwen (resp. 49% t.o.v. 43%). Dit is tevens het geval voor de nog schoolgaanden ten opzichte van de werkenden, werklozen en niet-beroepsactieven (resp. 56% t.o.v. 45%, 37% en 45%). De werkenden nemen ook een significant groter neutraal standpunt in dan de nog schoolgaanden (resp. 35% t.o.v. 25%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn niet significant.
- Eenzelfde vaststelling kan gemaakt worden naar de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40.

3.2.3.7 STELLING: IK OF MIJN KIND GEBRUIK(T) HET GRATIS OPENBAAR VERVOERABONNEMENT VOOR 12-14-JARIGEN REGELMATIG

22% van alle respondenten gebruikt regelmatig het gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14-jarigen. 49% doet dit niet en 29% antwoordt neutraal.

Figuur 21: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (7), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten, zowel met als zonder kinderen (n = 1.869; 183 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De inwoners van Gent Centrum gebruiken het meest onregelmatig het gratis abonnement (55%); enkel het verschil met het aandeel in Gent Rand (44%) is significant. Daartegenover staat dat in Gent Rand 25% van de respondenten regelmatig dit abonnement gebruiken, een significant hoger aandeel dan in Gent Centrum (17%).
- Met de leeftijd van de respondent is er is geen verband.
- Met het diploma van de respondenten wordt een negatieve correlatie (-0,138) vastgesteld: hoe lager opgeleid, hoe regelmatig gebruik wordt gemaakt van het gratis abonnement.
- Het gebruik van het gratis openbaar vervoerabonnement verschilt niet significant naar geslacht.
- Zoals hoger het geval was, noteren we ook hier een hoger aandeel gebruikers van het gratis abonnement door de nog schoolgaanden ten opzichte van de werkenden, werklozen en niet-beroepsactieven (resp. 45% t.o.v. 17%, 19% en 20%). Voor de werkenden en de niet-beroepsactieven is dit significant minder het geval dan voor de nog schoolgaanden (resp. 56% en 43% t.o.v. 31%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn niet significant.

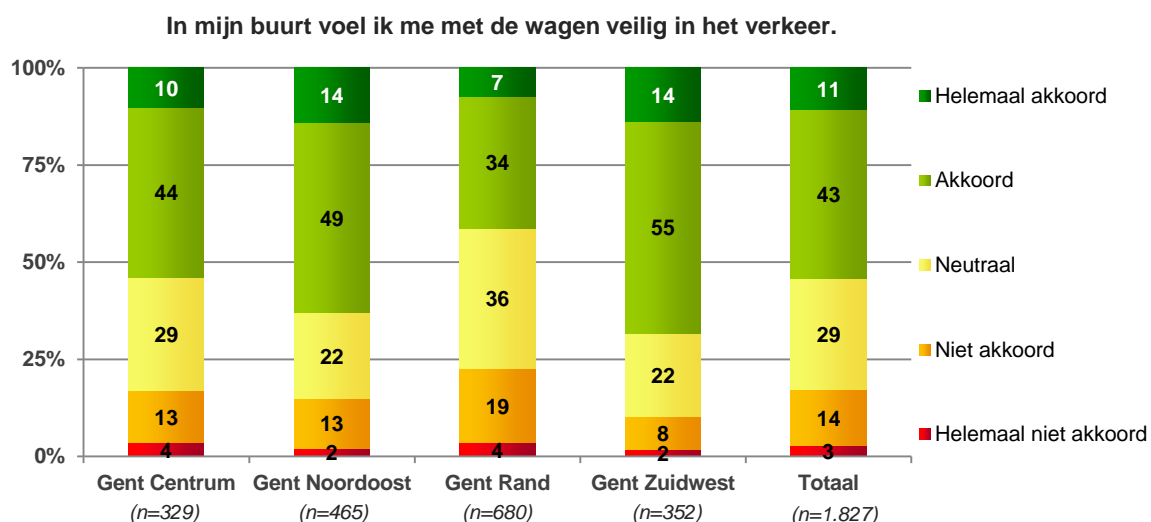
- Betreffende de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 zien we dat 53% van de respondenten van wie de school / werk gelegen is buiten de stadsring het gratis abonnement voor 12-14-jarigen niet gebruikt; dit is een significant hoger aandeel dan bij zij wiens werk/school gelegen is binnen de stadsring (44%). Omgekeerd is het verschil ook significant (akkoord: 27% binnen de stadsring t.o.v. 21% buiten de ring).

3.2.4 Met de wagen

3.2.4.1 STELLING: IN MIJN BUURT VOEL IK ME MET DE WAGEN VEILIG IN HET VERKEER

54% van de respondenten voelt zich in zijn/haar buurt met de wagen veilig in het verkeer. 17% antwoordt negatief en 29% neutraal.

Figuur 22: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen (1), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 42 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

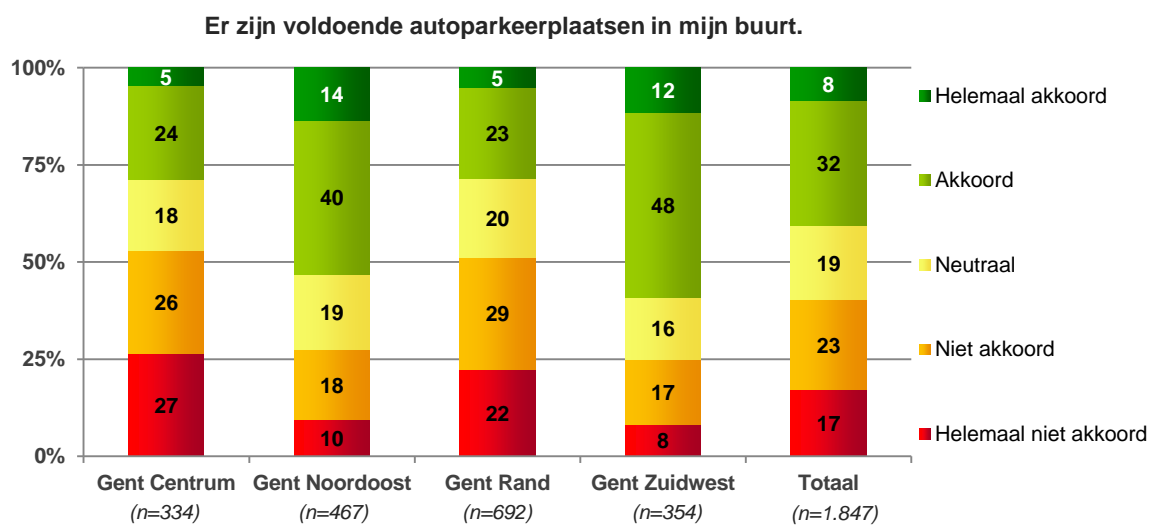
- Respondenten uit Gent Centrum, Gent Noordoost en Gent Zuidwest geven significant vaker aan zich veilig te voelen wanneer ze met de wagen in hun buurt rondrijden, met name resp. 54%, 63% en 68% ten opzichte van 41% voor Gent Rand. Aan de andere kant vinden we respondenten in Gent Rand die significant minder vaak aangeven zich veilig te voelen met de wagen in het verkeer in vergelijking met zij in Gent Noordoost en in Gent Zuidwest (resp. 23% t.o.v. 15% en 10%). Het aandeel respondenten dat neutraal is, ligt eveneens in Gent Rand significant hoger dan in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 36% t.o.v. telkens 22%).

- Met de leeftijd van de respondent is er een zwakke negatieve correlatie (-0,056); met het diploma een zwakke positieve correlatie (0,097).
- De vrouwen voelen zich significant onveiliger met de wagen in het verkeer dan de mannen (resp. 21% t.o.v. 14%); mannen laten dan omgekeerd significant meer weten dat zij zich veilig voelen in de wagen in het verkeer (resp. 57% t.o.v. 51%).
- Naar tewerkstellingsstatuut zien we dat de werkenden zich significant veiliger voelen in het verkeer in hun buurt dan de niet-beroepsactieven (resp. 59% t.o.v. 47%). Het verschil tussen het aandeel werkenden dat zich niet veilig voelt ten opzichte van de nog schoolgaanden is eveneens significant (resp. 19% t.o.v. 12%). 38% van de schoolgaanden en 36% van de niet-beroepsactieven zijn neutraal; dit zijn significant grotere aandelen dan bij de werkenden (23%).
- Bijna zes op de tien respondenten die wonen buiten de stadsring voelen zich veilig met de wagen in het verkeer tegenover 44% woonachtig binnen de stadsring. Dit verschil is significant. De respondenten van binnen de stadsring stellen dan weer significant vaker – in vergelijking met zij die hun woonplaats gelegen is buiten de R40 - dat zij zich onveilig voelen met de wagen in het verkeer (resp. 21% t.o.v. 16%).
- De verschillen naar de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 zijn niet significant.

3.2.4.2 STELLING: ER ZIJN VOLDOENDE AUTOPARKEERPLAATSEN IN MIJN BUURT

41% van de respondenten is van mening dat er voldoende parkeerplaatsen voor auto's in de buurt zijn. Evenzoveel (41%) gaat hier niet mee akkoord. 19% van de respondenten neemt een neutrale houding aan.

Figuur 23: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen (2), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 22 'geen antwoord')

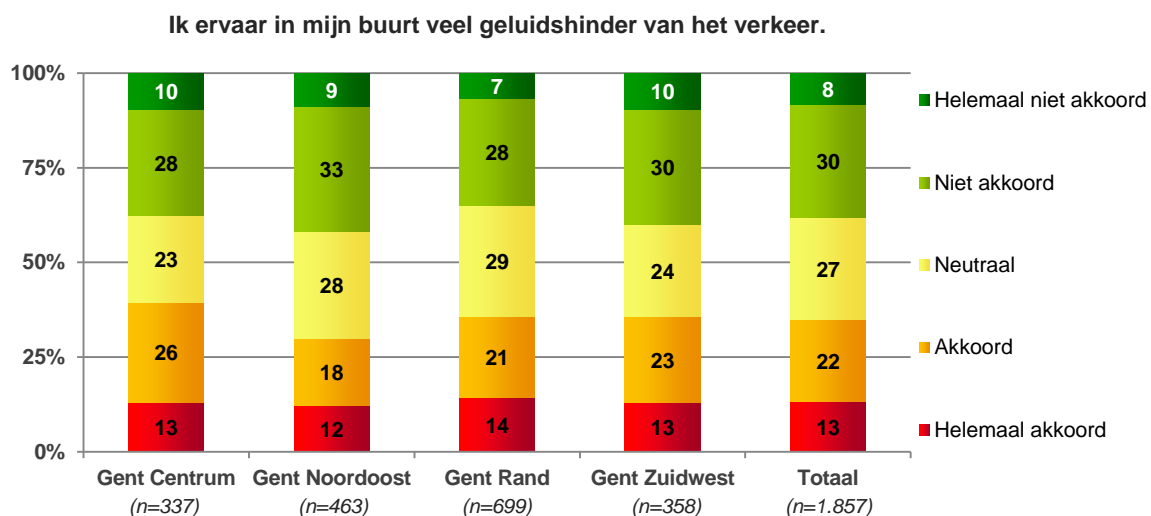
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- 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 dan (resp. 59% en 53% t.o.v. telkens 29%). 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 niet voldoende autoparkeerplaatsen zijn in hun buurt (resp. 53% en 51% t.o.v. 25% en 27%).
- De verschillen tussen man en vrouw zijn niet significant.
- Er is geen verband met de leeftijd van de respondent.
- Het diploma heeft daarentegen een positieve invloed, zij het een zwakke (0,068).
- Een kwart van zowel de nog schoolgaanden als de niet-beroepsactieven neemt hier een neutrale houding aan. Het verschil met het resp. aandeel van de werklozen (12%) is significant.
- Voor de respondenten waarvan de ligging van de woonplaats buiten de stadsring is gesitueerd, zijn de autoparkeerplaatsen in de buurt voldoende (45% tegenover 31%) en omgekeerd voor zij die wonen binnen de stadsring is het aantal plaatsen onvoldoende (50% tegenover 37%). De verschillen zijn hier significant.
- De verschillen naar de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 zijn niet significant.
- Eenzelfde vaststelling kan gemaakt worden voor wat de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 betreft.

3.2.5 Geluidshinder

35% van de respondenten geeft aan veel geluidshinder te ondervinden van het verkeer in hun buurt. 38% heeft hier geen last van en 27% stelt zich neutraal op.

Figuur 24: Mobiliteitsbeleving in de buurt – geluidshinder, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 12 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

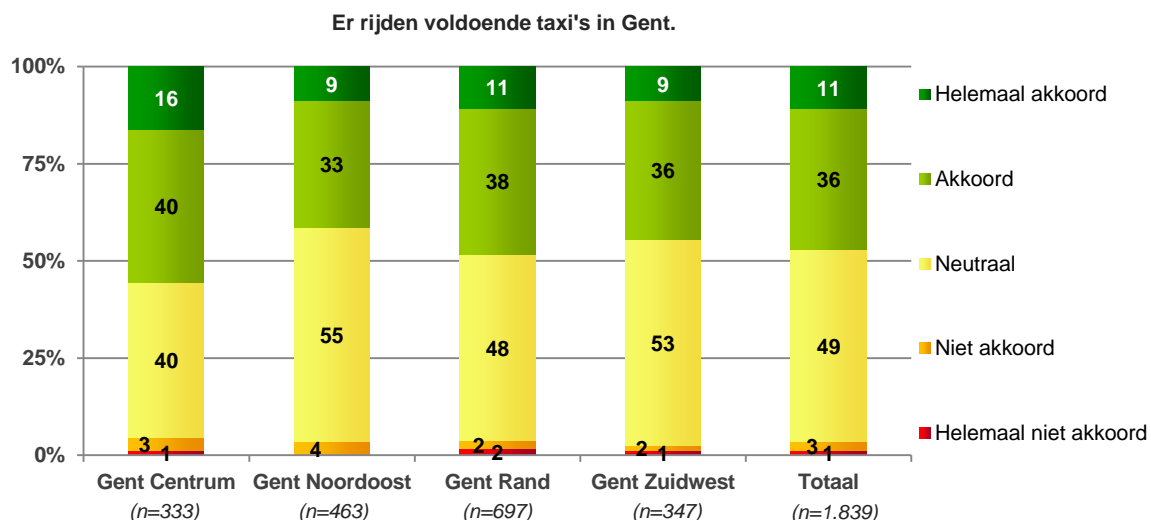
- Er kunnen geen significante verschillen tussen de stadsdelen worden vastgesteld, uitgezonderd voor de respondenten uit Gent Centrum die significant meer geluidshinder ondervinden van het verkeer in hun buurt in vergelijking met de respondenten van Gent Noordoost (resp. 40% t.o.v. 30%).
- Het diploma van de respondenten blijkt geen invloed te hebben op de mate waarin men geluidshinder van het verkeer ervaart.
- Met de leeftijd van de respondenten is er een zwakke positieve correlatie (0,078).
- Naar geslacht noteren we geen significante verschillen.
- Nog schoolgaande respondenten en werkenden blijken significant minder geluidshinder van het verkeer te ervaren in hun buurt dan de niet-beroepsactieven (resp. 45% en 40% t.o.v. 31%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn hier minimaal en zijn niet significant.
- Eenzelfde vaststelling kan gemaakt worden voor wat de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 betreft.

3.2.6 Taxi

3.2.6.1 STELLING: ER RIJDEN VOLDOENDE TAXI'S IN GENT

47% van de respondenten vindt dat er voldoende taxi's in Gent rijden. 4% gaat hiermee niet akkoord. Omzeggens de helft van de ondervraagden (49%) geeft een neutraal antwoord.

Figuur 25: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de taxi (1), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 30 'geen antwoord')

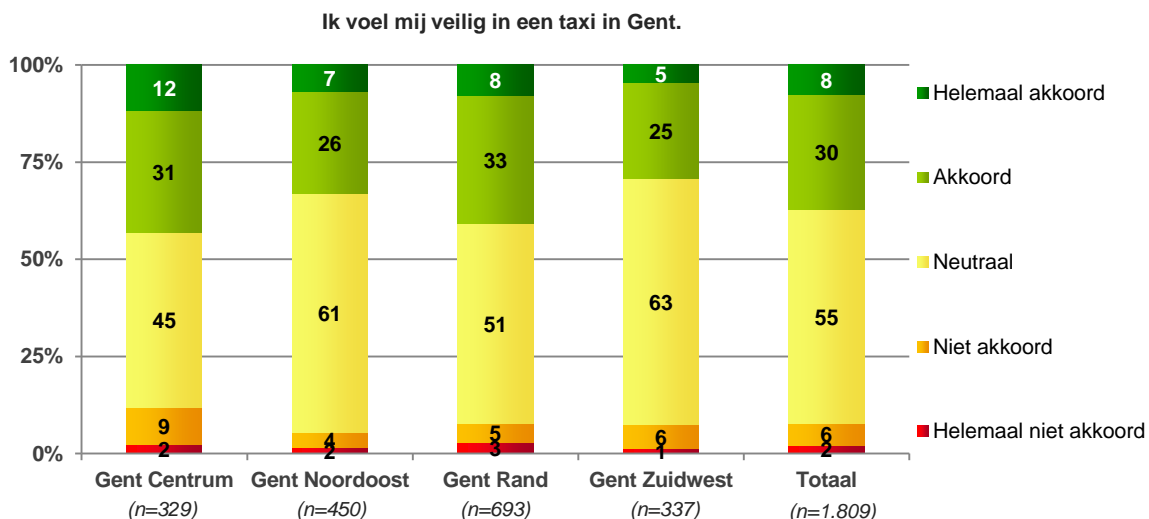
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Gent Noordoost en Gent Zuidwest kennen een significant hoger aandeel neutralen dan Gent Centrum, m.n. 55% en 53% t.o.v. 40%. En het aandeel van de respondenten in Gent Centrum die vinden dat er voldoende taxi's rijden in Gent, is significant hoger dan dit van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 56% t.o.v. 41% en 45%).
- Met het diploma van de respondenten is er geen verband.
- Met de leeftijd wordt een zwak negatief verband genoteerd (-0,077).
- Er kunnen geen significante verschillen naar geslacht worden vastgesteld.
- Werkenden stellen significant vaker dat er voldoende taxi's in Gent rijden dan de niet-beroepsactieven (resp. 50% t.o.v. 41%). Voor de werklozen blijken er ten opzichte van de werkenden dan weer te weinig taxi's te rijden in Gent (resp. 10% t.o.v. 2%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn niet significant.
- Eenzelfde vaststelling kan gemaakt worden voor wat de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 betreft.

3.2.6.2 STELLING: IK VOEL MIJ VEILIG IN EEN TAXI IN GENT

37% van de respondenten gaat akkoord met de stelling dat men zich veilig voelt in een taxi in Gent. Voor slecht 8% is dit niet het geval. Er wordt evenwel een hoog aandeel "neutraal antwoord" genoteerd (55%).

Figuur 26: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de taxi (2), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 60 'geen antwoord')

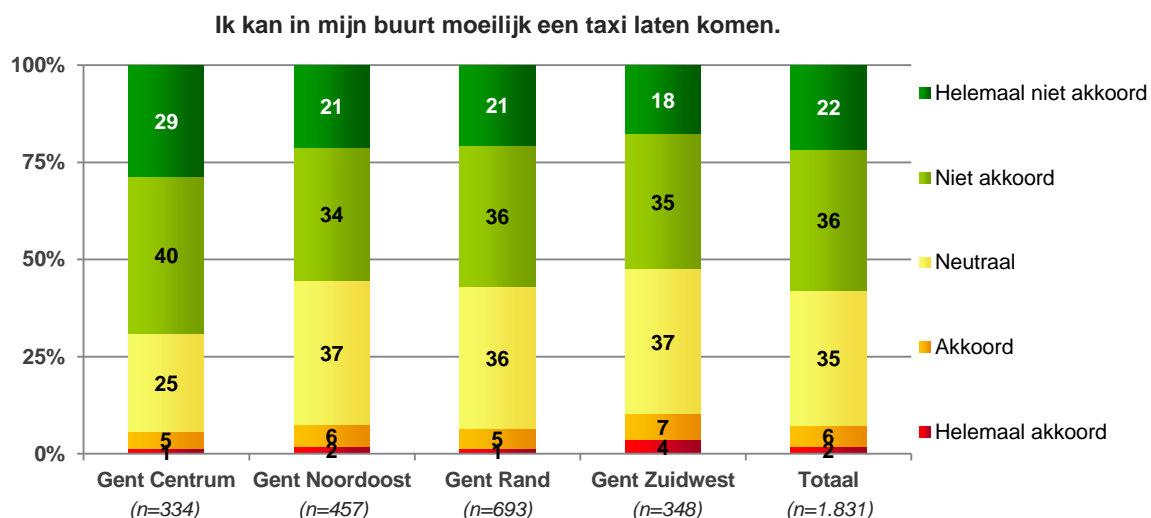
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De respondenten van Gent Centrum gaan significant meer akkoord met de vernoemde stelling dan deze van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 43% t.o.v. 33% en 29%). In Gent Rand voelt men zich ook significant meer veilig in een taxi dan in Gent Zuidwest (resp. 41% t.o.v. 29). Gent Noordoost en Gent Zuidwest kennen een significant hoger aandeel neutralen dan Gent Centrum en Gent Rand, m.n. 61% en 33% t.o.v. 45% en 51%. En het aandeel van de respondenten in Gent Centrum die zich niet veilig vinden in een taxi in Gent, is significant hoger dan dit van Gent Noordoost (resp. 12% t.o.v. 5%).
- Het zich veilig voelen in een taxi in Gent kent geen correlatie noch met de leeftijd, noch met het diploma van de respondent.
- De verschillen naar geslacht zijn niet significant.
- 40% van de werkenden voelt zich veilig in een taxi in Gent; dit is een significant hoger aandeel dan bij de nog schoolgaanden (29%). Deze laatste groep is significant meer neutraal ter zake dan de beroepsactieve respondenten (resp. 62% t.o.v. 52%).
- De Gentenaren woonachtig binnen de stadsring voelen zich significant veiliger in een taxi in Gent dan zij die wonen buiten de R40 (resp. 41% t.o.v. 36%). 57% van de respondenten die wonen buiten de stadsring heeft een neutraal antwoord gegeven; dit is een significant hoger aandeel dan dit bij de respondenten woonachtig binnen de stadsring (50%).
- De verschillen naar de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 zijn niet significant.

3.2.6.3 STELLING: IK KAN IN MIJN BUURT MOEILIK EEN TAXI LATEN KOMEN

7% van de Gentenaren vindt dat ze moeilijk een taxi kunnen laten komen in zijn/haar buurt. Voor 58% is dit niet moeilijk. 35% geeft een neutraal antwoord.

Figuur 27: Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de taxi (3), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 38 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Respondenten woonachtig in Gent Centrum geven significant vaker aan dan respondenten uit Gent Noordoost, Gent Rand of Gent Zuidwest, dat het niet moeilijk is een taxi te laten komen in hun buurt (resp. 69% t.o.v. 55%, 57% en 52%).
- Naar leeftijd van de respondent is er geen verband.
- Met het diploma stellen we een zwakke negatieve correlatie (-0,093) vast: hoe jonger de respondent, hoe moeilijker men denkt een taxi te laten komen in de buurt.
- Er zijn geen significante verschillen naar geslacht.
- De beroepsactieven vinden significant vaker dan de niet-beroepsactieven en de nog schoolgaanden dat het niet moeilijk is een taxi te laten komen in hun buurt (resp. 62% t.o.v. 53% en 52%).
- Volgens 64% van zij die wonen binnen de stadsring is het niet moeilijk een taxi te laten komen in hun buurt, wat een significant hoger aandeel is dan bij de respondenten woonachtig buiten de stadsring (56%). Het verschil tussen het aandeel neutralen die wonen buiten de stadsring en dit van zij die binnen de stadsring wonen, is significant (resp. 37% en 31%).
- De verschillen naar de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40 zijn niet significant.

3.2.7 Suggesties van Gentenaren

In de vragenlijst werd ruimte voorzien om opmerkingen of suggesties te noteren betreffende de mobiliteitsbeleving in de buurt. Ongeveer 760 respondenten hebben hiervan gebruik gemaakt. Al hun bemerkingen en suggesties zijn opgenomen in het bijlagenrapport.

3.3 Mobiliteitsbeleid in Gent

Dit hoofdstuk kan in vier delen worden opgesplitst. In een eerste deel wordt aan de hand van een aantal uitspraken nagegaan hoe de respondent staat ten aanzien van het mobiliteitsbeleid van de Stad Gent. Aansluitend hierop wordt enkel aan de respondenten die woonachtig zijn buiten de stadsring R40, hun mening gevraagd t.a.v. een aantal reacties op maatregelen van het Gentse circulatieplan en het parkeerplan.

In een derde deel wordt de kennis van en het gebruik door de respondent bevestigd aangaande het mobiliteitsaanbod in Gent.

Vervolgens wordt de dienstverlening van het Mobiliteitsbedrijf geëvalueerd middels 9 stellingen en de mate waarin men hier al dan niet akkoord mee gaat.

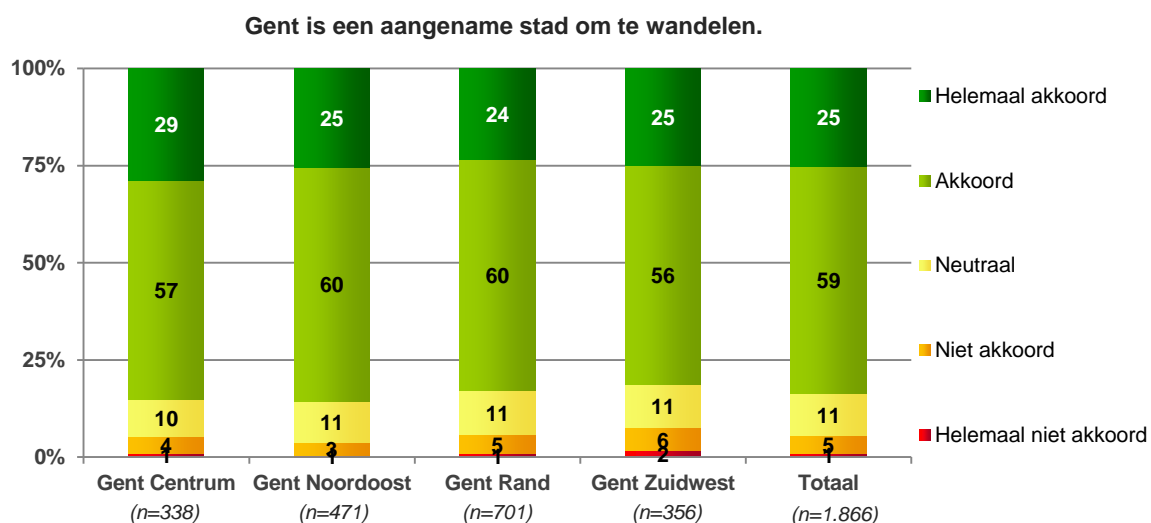
3.3.1 Evaluatie mobiliteitsbeleid Stad Gent

Hoe respondenten staan ten aanzien van het mobiliteitsbeleid dat gevoerd wordt door de Stad Gent, werd gemeten aan de hand van zestien stellingen waarvoor men kon aangeven in welke mate men er al dan niet akkoord mee gaat.

3.3.1.1 STELLING: GENT IS EEN AANGENAME STAD OM TE WANDELEN

84% van alle respondenten vindt Gent een aangename stad om in te wandelen; slechts 6% gaat hier niet mee akkoord en 11% is neutraal.

Figuur 28: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (1), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 3 'geen antwoord')

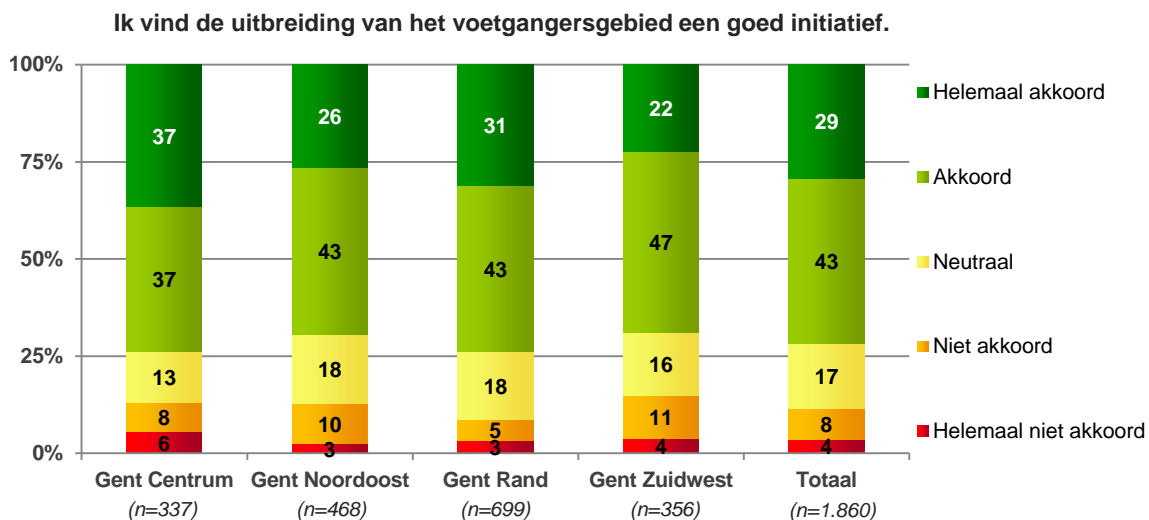
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- In alle stadsdelen is men quasi in dezelfde mate deze mening toegedaan; de verschillen zijn niet significant.
- Er is een zwak negatief verband (-0,069) met de leeftijd van de respondent.
- Met het diploma van de respondent kan er geen verband worden vastgesteld.
- De verschillen naar geslacht zijn minimaal en niet significant.
- De werkende respondenten appreciëren Gent als wandelstad significant meer dan de werklozen en de niet-beroepsactieven (resp. 87% t.o.v. telkens 76%). Deze laatste groep gaat omgekeerd significant meer niet akkoord dan de werkenden (resp. 9% t.o.v. 4%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn niet significant.
- De respondenten die aangeven dat hun school/werk gelegen is buiten de stadsring, vinden Gent een significant aangenamere stad om te wandelen dan zij die naar school gaan of werken binnen de stadsring (resp. 88% t.o.v. 84%).

3.3.1.2 STELLING: DE UITBREIDING VAN HET VOETGANGERSGEBIED IS EEN GOED INITIATIEF

Zeven op de tien respondenten (72%) vinden de uitbreiding van het voetgangersgebied een goed initiatief. 12% gaat hiermee niet akkoord. 17% geeft een neutraal antwoord.

Figuur 29: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (2), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 9 'geen antwoord')

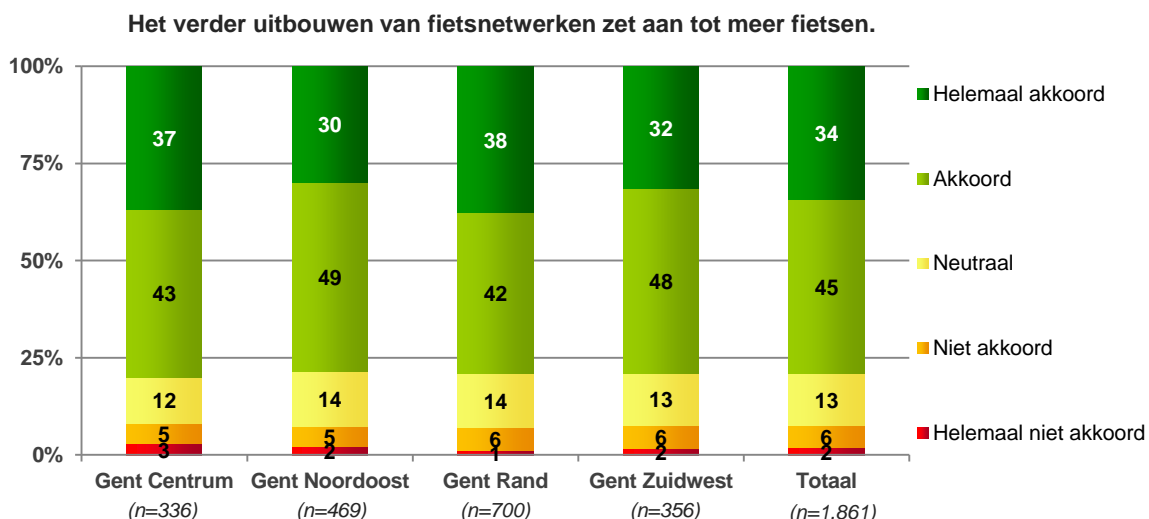
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant behalve dat de ondervraagden uit Gent Zuidwest significant vaker aangeven dat zij de uitbreiding geen goed initiatief vinden dan de respondenten van Gent Rand (resp. 15% t.o.v. 9%).
- Met de leeftijd van de respondent is er een zwakke negatieve correlatie (-0,071) en met het diploma is deze zwak positief (0,095).
- De mening van de mannen en vrouwen verschillen quasi niet.
- Naar tewerkstellingsstatuut zien we dat de werkenden en de werklozen t.o.v. de niet-beroepsactieven proportioneel vaker de uitbreiding van het voetgangersgebied een goed initiatief vinden (resp. 74% en 79% t.o.v. 65%). De werkenden alsook de niet-beroepsactieven gaan ook significant meer niet akkoord met de betrokken stelling dan de nog schoolgaanden (resp. 13% en 14% t.o.v. 6%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn niet significant.
- De respondenten die hun school/werk gelegen is buiten de stadsring vinden significant vaker de uitbreiding van het voetgangersgebied een goed initiatief dan zij die naar school gaan of werken binnen de stadsring (resp. 75% t.o.v. 68%).

3.3.1.3 STELLING: HET VERDER UITBOUWEN VAN FIETSNETWERKEN ZET AAN TOT MEER FIETSEN

Volgens 79% van de Gentenaren zet het verder uitbouwen van fietsnetwerken aan tot meer fietsen. Voor 8% is dit niet het geval en 13% is neutraal.

Figuur 30: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (3), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 8 'geen antwoord')

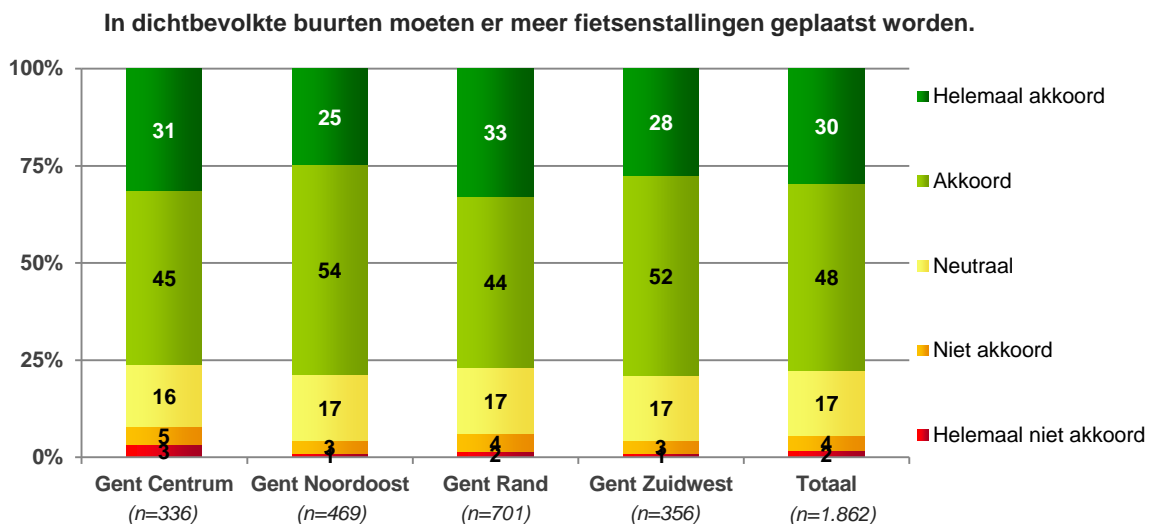
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Tussen de stadsdelen kunnen er geen significante verschillen worden opgetekend.
- Hoe hoger de opleiding enerzijds en hoe jonger de respondent anderzijds, hoe meer akkoord men gaat met de stelling (correlatie resp. 0,154 en -0,081).
- De verschillen naar geslacht zijn niet significant.
- 81% van de beroepsactieven vindt dat het verder uitbouwen van fietsnetwerken aanzet tot meer fietsen; dit is een significant hoger aandeel dan bij de niet-beroepsactieven (73%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn niet significant.
- De respondenten die hun school/werk gelegen is buiten de stadsring gaan significant meer akkoord met de stelling dan zij die naar school gaan of werken binnen de stadsring (resp. 83% t.o.v. 77%). Omgekeerd is het verschil ook significant (niet akkoord: 10% t.o.v. 5%).

3.3.1.4 STELLING: IN DICHTBEVOLKTE BUURTEN MOETEN ER MEER FIETSENSTALLINGEN GEPLAATST WORDEN

Bijna acht op de tien respondenten (78%) vinden dat in dichtbevolkte buurten meer fietsenstallingen moeten geplaatst worden. Voor slechts 6% moet dit niet; 17% stelt zich hier neutraal op.

Figuur 31: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (4), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 7 'geen antwoord')

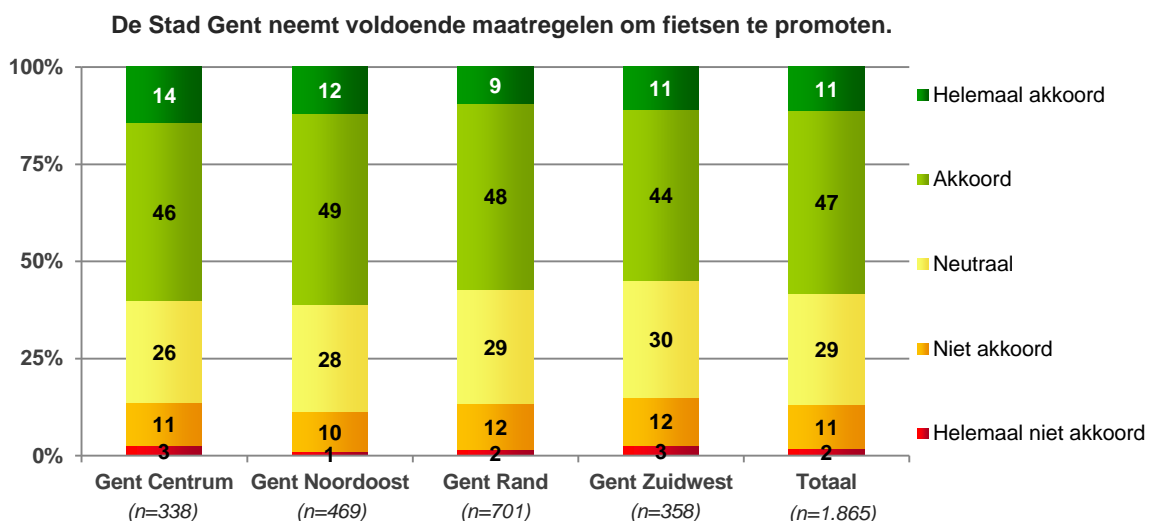
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Op niveau van de stadsdelen zijn er verschillen in mening; deze zijn evenwel niet significant.
- Het verband met het diploma van de respondent is positief (0,160).
- Met de leeftijd is de correlatie zwak negatief (-0,074).
- De vrouwelijke respondenten stellen significant vaker dan mannen dat er meer fietsenstallingen moeten geplaatst worden in dichtbevolkte buurten (resp. 81% t.o.v. 75%); de mannen sluiten zich hier dan weer minder bij aan (resp. 7% t.o.v. 4%).
- Het zijn de beroepsactieve respondenten en de werklozen die het vaakst stellen dat er meer fietsenstallingen moeten geplaatst worden (resp. 81% en 85%). Deze aandelen verschillen significant t.o.v. het aandeel bij de niet-beroepsactieven (73%).
- 79% van de respondenten die buiten de stadsring wonen, vindt dat er meer stallingen voor de fiets moeten geplaatst worden; de respondenten van binnen de stadsring laten hier een aandeel noteren van 74% waarbij het verschil significant is.
- De respondenten die hun school/werk gelegen is buiten de stadsring vinden significant vaker dat er meer fietsenstallingen moeten komen dan zij die naar school gaan of werken binnen de stadsring (resp. 81% t.o.v. 76%).

3.3.1.5 STELLING: STAD GENT NEEMT VOLDOENDE MAATREGELEN OM FIETSEN TE PROMOTEN

Op de vraag of de Stad Gent voldoende maatregelen neemt om fietsen te promoten antwoordt 58% positief. 13% vindt dat de Stad meer maatregelen kan/moet nemen en bijna 3 op 10 respondenten geven een neutraal antwoord.

Figuur 32: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (5), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 4 'geen antwoord')

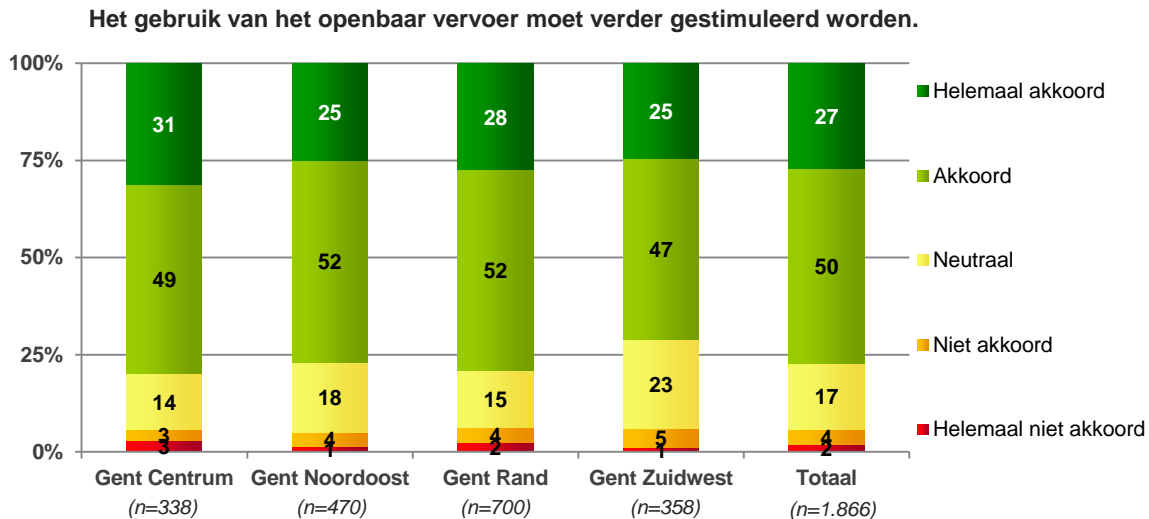
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Ook stellen we vast dat de leeftijd de respondent niet beïnvloedt in zijn/haar mening; het diploma wel, zij het zwak negatief (-0,058).
- Naar geslacht zijn de verschillen niet significant.
- 15% van de werkenden vindt dat de Stad Gent onvoldoende fietspromotiemaatregelen neemt; wat significant meer is dan bij de niet-beroepsactieven (10%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn niet significant.
- Dit is tevens het geval voor wat de ligging van de werk/schoolplaats binnen of buiten de stadsring betreft.

3.3.1.6 STELLING: HET GEBRUIK VAN HET OPENBAAR VERVOER MOET VERDER GESTIMULEERD WORDEN

Dat het gebruik van het openbaar vervoer verder moet worden gestimuleerd, wordt onderschreven door 77% van de Gentenaren. Amper 6% gaat niet akkoord met deze stelling. 17% is neutraal.

Figuur 33: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (6), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 3 'geen antwoord')

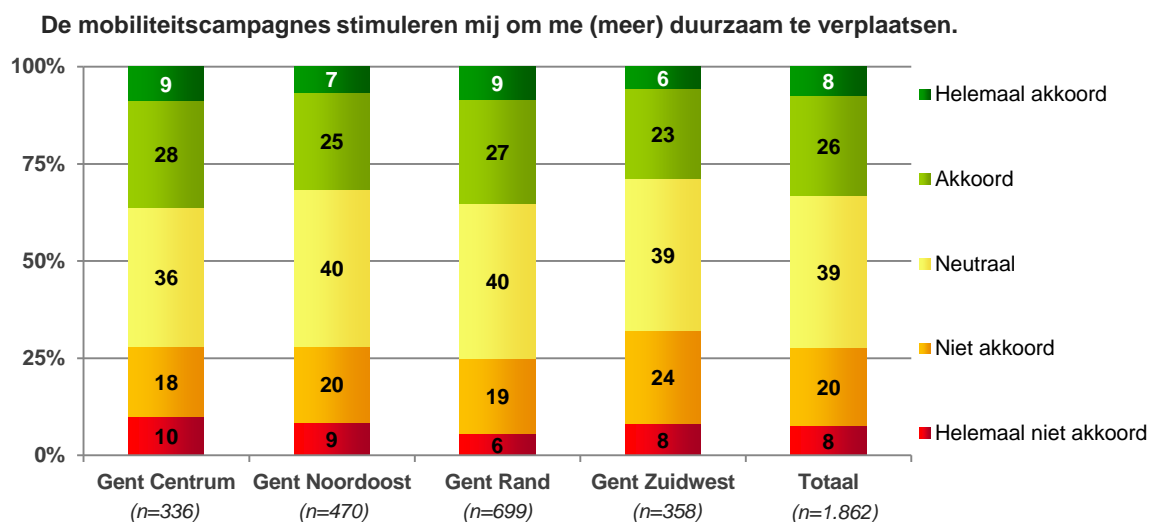
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het aandeel neutralen ligt in Gent Zuidwest significant hoger dan in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 23% t.o.v. 14% en 15%). Verder zien we dat de respondenten in Gent Centrum en Gent Rand significant meer akkoord gaan met de stelling ten opzichte van de respondenten in Gent Zuidwest (resp. 80% en 79% t.o.v. 71%).
- We vinden een zwak positief (0.079) verband met de leeftijd.
- Er is geen verband met het diploma van de respondenten.
- 80% van de vrouwen vindt dat het gebruik van het openbaar vervoer verder moet worden gestimuleerd tegenover 75% bij de mannen: het verschil is significant. Omgekeerd is het verschil ook significant.
- 83% van de niet-beroepsactieve respondenten stelt dat het gebruik van het openbaar vervoer verder moet gestimuleerd worden. De werkenden laten hier een aandeel van 75% noteren. Het verschil tussen beiden is significant. Omgekeerd vinden de werkenden significant vaker dan de niet-beroepsactieven dat het gebruik niet moet verder worden gestimuleerd (resp. 8% t.o.v. 3%).
- 8% van de respondenten woonachtig binnen de stadsring vindt dat het gebruik van het openbaar vervoer niet verder gestimuleerd moet worden tegenover 5% van de respondenten die wonen buiten de stadsring, waarbij het verschil significant is.

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

Drie op tien respondenten (33%) vinden dat de mobiliteitscampagnes hen stimuleren om zich (meer) duurzaam te verplaatsen. Voor bijna evenzoveel is dit niet het geval (28%). Opvallend hier is het betrekkelijk hoge aandeel respondenten die ter zake geen uitgesproken mening hebben, nl. 39%.

Figuur 34: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (7), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 7 'geen antwoord')

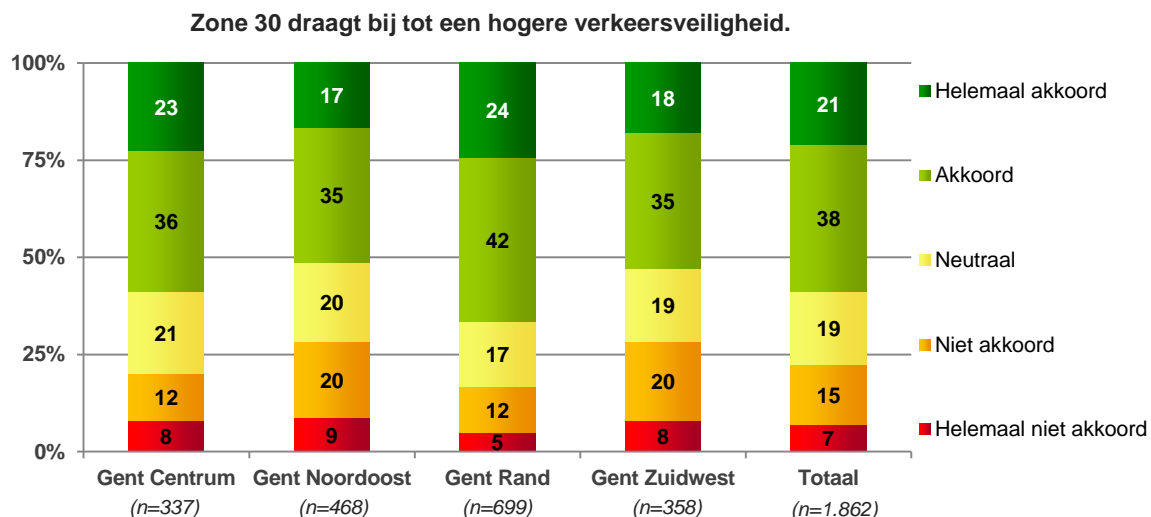
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- De leeftijd en het diploma vertonen een zwakke resp. positieve (0,093) en negatieve (-0,092) correlatie.
- Het aandeel mannen dat vindt dat de mobiliteitscampagnes hen niet stimuleren om zich (meer) duurzaam te verplaatsen is significant hoger dan dit van de vrouwen (resp. 31% t.o.v. 24%).
- Naar tewerkstellingsstatuut kan ook hier aangegeven worden dat enerzijds de niet-beroepsactieven significant meer akkoord gaan met de stelling dan de werkenden (en de werklozen) (resp. 40% t.o.v. 31% (en 24%)) en anderzijds de werkenden omgekeerd significant meer niet akkoord gaan dan de niet-beroepsactieven (resp. 32% t.o.v. 20%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn niet significant.
- Eenzelfde conclusie geldt hier voor de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40.

3.3.1.8 STELLING: ZONE 30 DRAAGT BIJ TOT EEN HOGERE VERKEERSVEILIGHEID

59% van de Gentenaren vindt dat zone 30 bijdraagt tot een hogere verkeersveiligheid. 22% laat weten hier niet akkoord mee te gaan en 19% is neutraal.

Figuur 35: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (8), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 7 'geen antwoord')

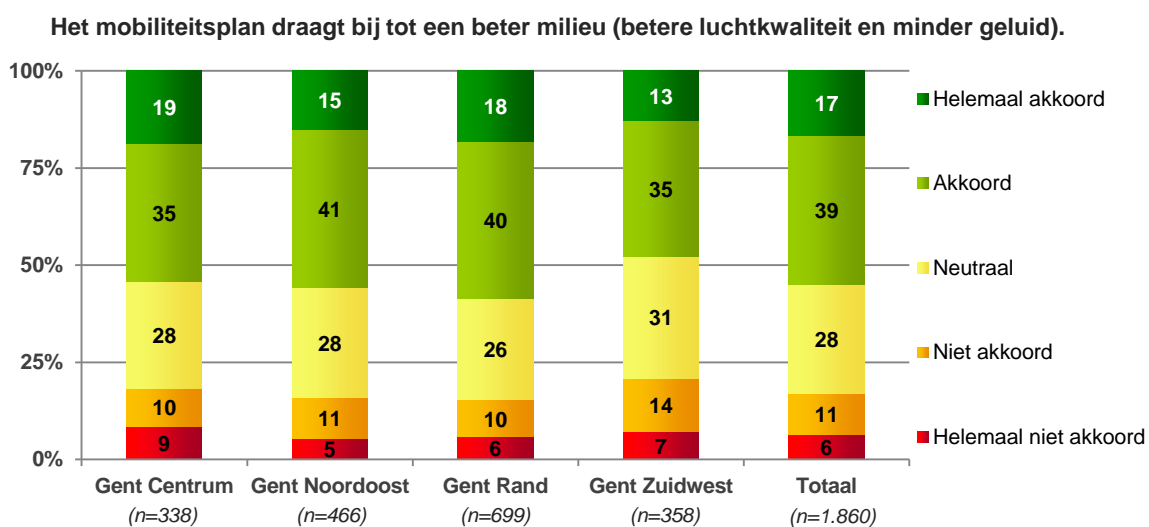
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Respondenten woonachtig in Gent Rand geven significant vaker aan dat de zone 30 bijdraagt tot hogere verkeersveiligheid dan respondenten uit Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 67% t.o.v. 51% en 53%). Respondenten van Gent Noordoost stellen dan weer significant meer niet akkoord te gaan met de betreffende stelling ten opzichte van de ondervraagden van Gent Rand alsook van Gent Centrum (resp. 28% t.o.v. 17% en 20%). Het verschil tussen het aandeel niet-akkoord in Gent Zuidwest ten opzichte van dit van Gent Rand is eveneens significant (resp. 28% t.o.v. 17%).
- We vinden een zwak positief verband met diploma van de respondent (0,061).
- Met de leeftijd van de respondent is er geen correlatie.
- Het verschil in mening tussen de mannen en de vrouwen enerzijds en het tewerkstellingsstatuut anderzijds is niet significant.
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn eveneens niet significant.
- Eenzelfde vaststelling kan gemaakt worden betreffende de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40.

3.3.1.9 STELLING: HET MOBILITEITSPLAN DRAAGT BIJ TOT EEN BETER MILIEU

55% van de respondenten is van mening dat het mobiliteitsplan bijdraagt tot een beter milieu (betere luchtkwaliteit en minder geluid). 17% gaat hier echter niet mee akkoord en 28% staat er neutraal tegenover.

Figuur 36: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (9), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 9 'geen antwoord')

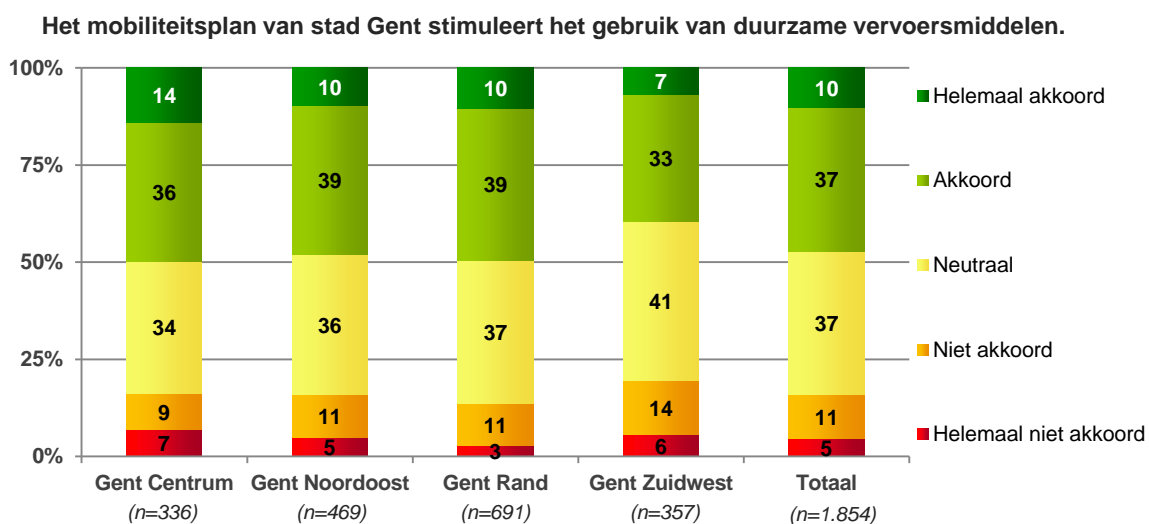
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Wie in Gent Rand woont, vindt significant meer dat het plan bijdraagt tot een beter milieu dan zij van Gent Zuidwest (resp. 50% t.o.v. 40%).
- Leeftijd blijkt een zwakke negatieve invloed (-0,060) te hebben op de mening van de respondent; voor het diploma is dit niet het geval.
- Het aandeel mannen dat vindt dat het mobiliteitsplan niet bijdraagt tot een beter milieu is significant hoger dan dit van de vrouwen (resp. 20% t.o.v. 14%).
- De nog schoolgaande respondenten gaan significant akkoord met de stelling dan de niet-beroepsactieven (resp. 61% t.o.v. 51%). 11% van de schoolgaanden gaat niet akkoord; dit is een significant lager aandeel dan bij de werkenden (19%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn niet significant.
- Eenzelfde vaststelling kan gemaakt worden betreffende de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40.

3.3.1.10 STELLING: HET MOBILITEITSPLAN VAN GENT STIMULEERT HET GEBRUIK VAN DUURZAME VERVOERSMIDDELEN

Terwijl drie op tien respondenten vinden dat de mobiliteitscampagnes hen stimuleren om zich (meer) duurzaam te verplaatsen, stelt – voor wat het mobiliteitsplan betreft - bijna de helft van de Gentenaren dat dit plan het gebruik van duurzame vervoermiddelen stimuleert (47%). Voor 16% is dit niet het geval. Ook hier is het aandeel van neutrale antwoorden hoog, nl. 37%.

Figuur 37: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (10), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 15 'geen antwoord')

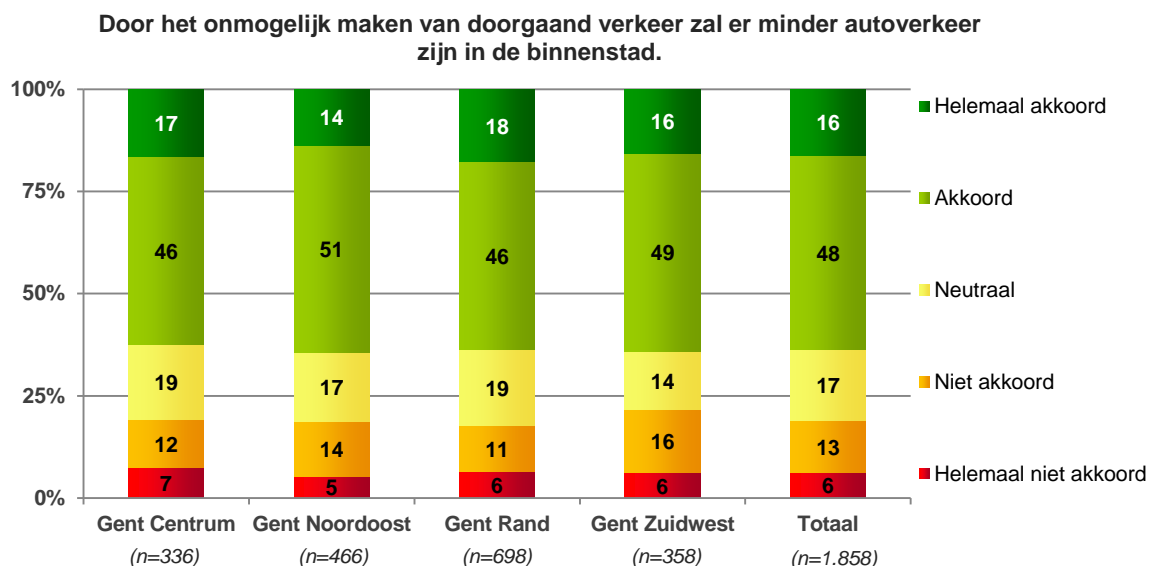
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Gent Centrum en Gent Rand kennen een hoger significant aandeel respondenten die akkoord gaan met deze uitspraak dan Gent Zuidwest (resp. telkens 50% t.o.v. 40%).
- Noch leeftijd, noch diploma vertonen een verband.
- De mannen vinden significant meer dan de vrouwen dat het mobiliteitsplan het gebruik van duurzame vervoermiddelen niet stimuleert (resp. 18% t.o.v. 14%).
- Ook hier zijn het de werkenden die significant vaker vinden dan de schoolgaanden dat het mobiliteitsplan het gebruik van duurzame vervoermiddelen niet stimuleert (resp. 18% t.o.v. 11%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn niet significant.
- Eenzelfde vaststelling kan gemaakt worden betreffende de ligging van de school/werkplaats binnen of buiten de R40.

3.3.1.11 STELLING: DOOR HET ONMOGELIJK MAKEN VAN DOORGAAND VERKEER ZAL ER MINDER AUTOVERKEER ZIJN IN DE BINNENSTAD

64% van de respondenten treedt de stelling bij dat door het onmogelijk maken van doorgaand verkeer er minder autoverkeer zal zijn in de binnenstad. Bijna één op vijf respondenten gaat hier niet mee akkoord. 17% stelt zich neutraal op.

Figuur 38: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (11), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 11 'geen antwoord')

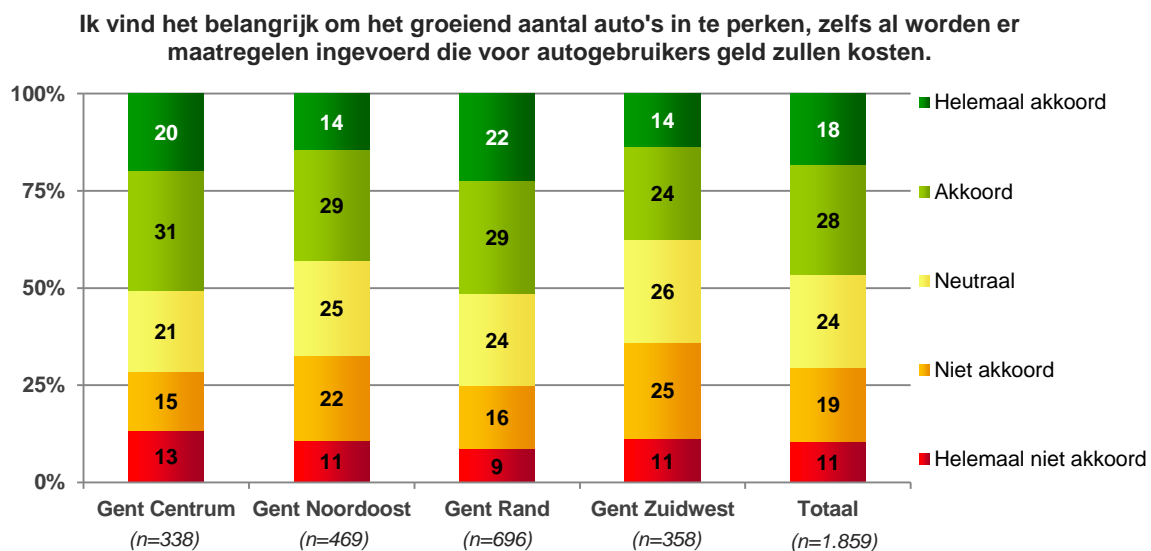
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen op stadsdeelniveau blijken niet significant te zijn.
- Er is ook hier geen verband vast te stellen met de leeftijd en het diploma van de respondent.
- De verschillen naar geslacht alsook naar tewerkstellingsstatuut zijn niet significant.
- Zij die wonen buiten de stadsring vinden significant vaker dan zij die binnen die stadsring wonen dat er minder autoverkeer zal zijn in de binnenstad ingevolge het onmogelijk maken van doorgaand verkeer (resp. 66% t.o.v. 60%).
- De respondenten die buiten de R40 naar school gaan of werken, gaan significant meer akkoord met de geformuleerde stelling dan zij die binnen de stadsring school lopen of werken (resp. 67% t.o.v. 57%).

3.3.1.12 STELLING: IK VIND HET BELANGRIJK OM HET GROEIEND AANTAL AUTO'S IN TE PERKEN ...

47% van de Gentenaren vindt het belangrijk om het groeiend aantal auto's in te perken, zelfs al worden er maatregelen ingevoerd die voor autogebruikers geld zullen kosten. Drie op de tien respondenten zijn de tegenovergestelde mening toegedaan. Bijna een kwart van de ondervraagden (24%) heeft geen uitgesproken mening over deze stelling.

Figuur 39: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (12), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 10 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

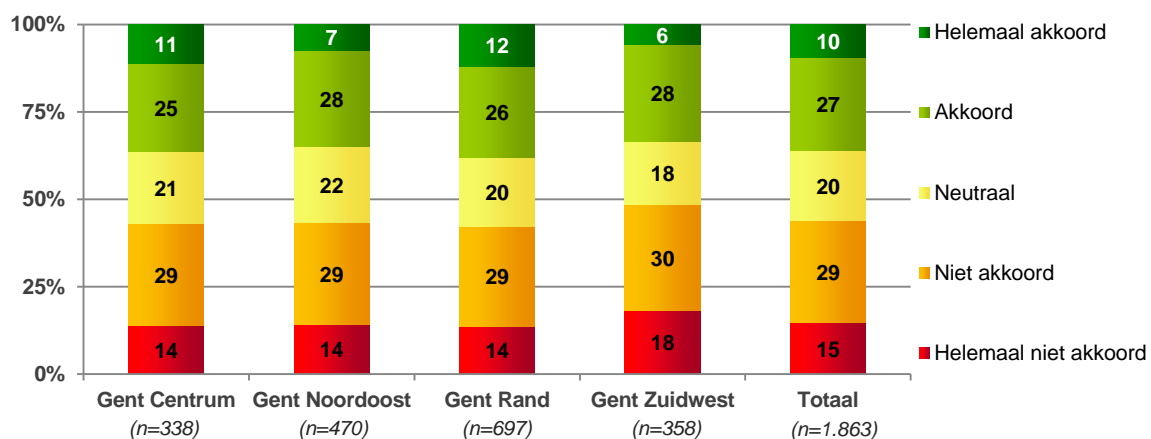
- Respondenten van Gent Centrum gaan significant meer akkoord met de vernoemde uitspraak dan respondenten van Gent Zuidwest (resp. 51% t.o.v. 38%). Wie in Gent Rand woont, vindt het ook significant belangrijker om het groeiend aantal auto's in te perken, dan zij in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 52% t.o.v. 43% en 38%). Omgekeerd zijn dan weer de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest significant meer niet akkoord met de stelling dan de respondenten van Gent Rand (resp. 33% en 36% t.o.v. 25%).
- De leeftijd vertoont geen verband met deze uitspraak.
- Het diploma blijkt wel een positieve correlatie (0,158) te hebben: hoe hoger opgeleid, hoe meer akkoord.
- Het verschil in mening tussen de mannen en de vrouwen is niet significant.
- Het aandeel werkenden die het belangrijk vinden het aantal auto's in te perken, is significant hoger dan dit van de werklozen (resp. 49% t.o.v. 33%). Het verschil tussen het aandeel werkenden dat niet akkoord gaat met de stelling en dit bij de nog schoolgaanden is ook significant (resp. 31% t.o.v. 23%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn niet significant.
- Er worden ook geen significante verschillen vastgesteld betreffende de ligging van het werk/school al dan niet binnen of buiten de stadsring.

3.3.1.13 **STELLING: DOOR PARKEREN BETALEND TE MAKEN, PARKEERTARIEVEN TE VERHOGEN OF PARKEERDUUR TE BEPERKEN, ZAL MEN SNELLER FIETS OP OPENENBAAR VERVOER NEMEN**

Met de stelling dat door in dichtbevolkte buurten het parkeren betalend te maken, de parkeertarieven te verhogen of de parkeerduur te beperken, men sneller de fiets of het openbaar vervoer zal nemen, wordt proportioneel door meer respondenten niet ingestemd dan wel: resp. 44% tegenover 36%. Twee op tien respondenten zijn neutraal.

Figuur 40: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (13), naar stadsdeel

Door in dichtbevolkte buurten het parkeren betalend te maken, de parkeertarieven te verhogen of de parkeerduur te beperken, zal men sneller de fiets of het openbaar vervoer nemen.



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 6 'geen antwoord')

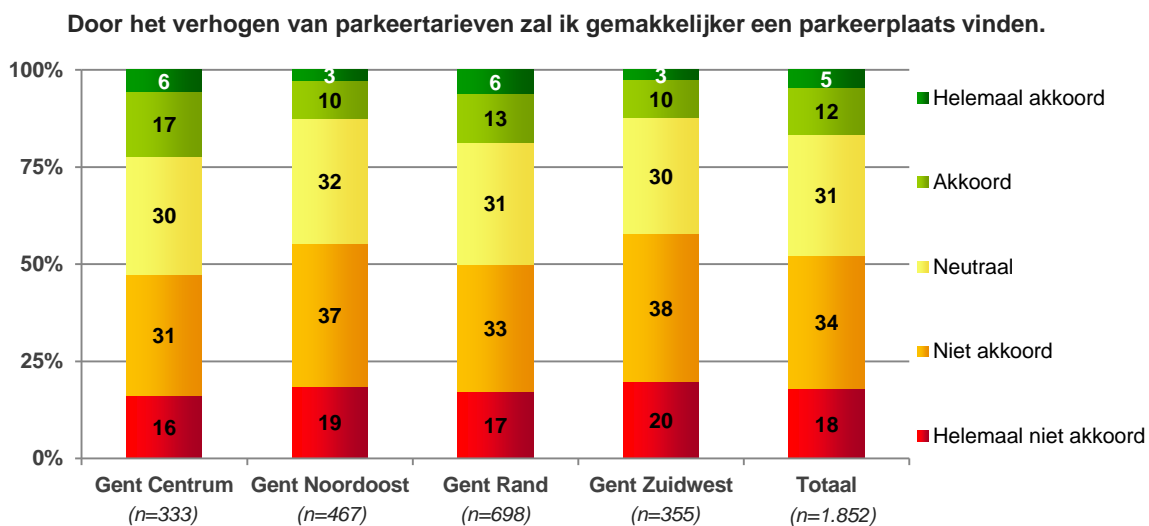
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Met de leeftijd is er geen verband en met het diploma is de correlatie zwak positief (0,079).
- De verschillen naar geslacht zijn niet significant.
- 41% en 38% van resp. de schoolgaande en de werkende respondenten gaan akkoord met de stelling; dit zijn aandelen die significant hoger zijn dan het aandeel van de niet-beroepsactieven (28%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn niet significant.
- Er worden geen significante verschillen vastgesteld betreffende de ligging van het werk/school al dan niet binnen of buiten de stadsring.

3.3.1.14 STELLING: DOOR HET VERHOGEN VAN PARKEERTARIEVEN ZAL IK GEMAKKELIJKER EEN PARKEERPLAATS VINDEN

Zoals dit hoger het geval was, gaan ook hier meer respondenten niet akkoord met de stelling dan akkoord en dit zelfs in aanzienlijke mate: zo stelt 52% van de respondenten dat door het verhogen van parkeertarieven men niet gemakkelijker een parkeerplaats zal vinden. 17% vindt van wel. Drie op tien respondenten geven een neutraal antwoord.

Figuur 41: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (14), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 17 'geen antwoord')

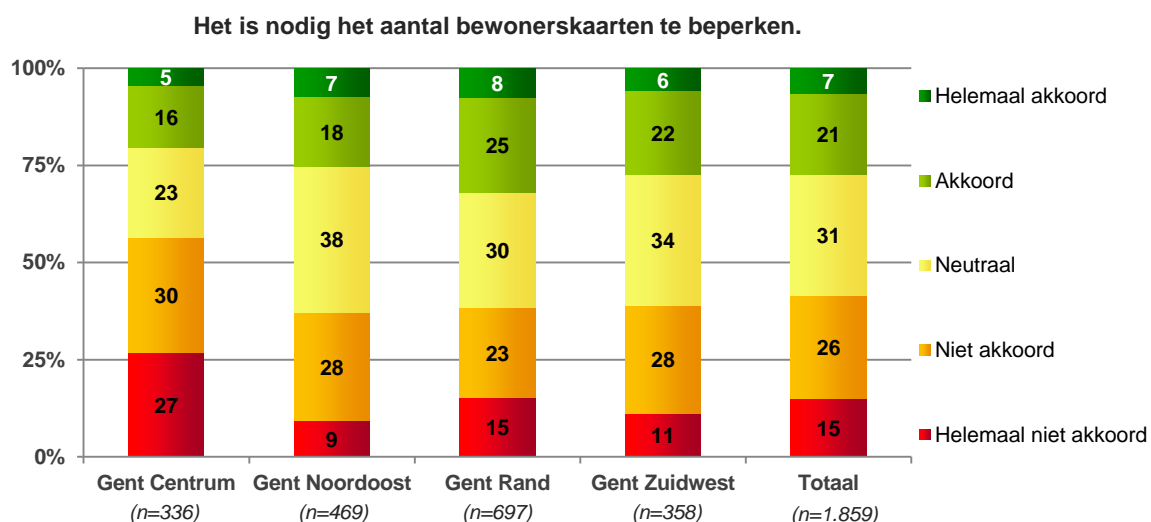
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De ondervraagde inwoners van Gent Centrum en Gent Rand stellen zich significant meer achter de stelling dan de respondenten van de overig twee stadsdelen Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 22% en 19% t.o.v. 13% en 12%). Gent Zuidwest kent een significant hoger aandeel niet-akkoord dan Gent Centrum, met name 58% t.o.v. 47%.
- We vinden geen verband met de leeftijd alsook niet met het diploma van de respondent.
- Het verschil in mening tussen de mannen en de vrouwen maar ook naar de onderscheiden tewerkstellingsstatuten is niet significant.
- De Gentenaren die wonen buiten de R40 stellen significant vaker – in vergelijking met zij die woonachtig zijn binnen de stadsring - dat zij niet gemakkelijker een parkeerplaats zullen vinden indien de parkeertarieven worden verhoogd (resp. 54% t.o.v. 48%). Omgekeerd is het verschil ook significant (akkoord: 21% binnen de R40 t.o.v. 15% buiten de stadsring).
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

3.3.1.15 STELLING: HET IS NODIG HET AANTAL BEWONERSKAARTEN TE BEPERKEN

42% van de Gentenaren vindt het niet nodig dat het aantal bewonerskaarten wordt ingeperkt. 27% laat weten dat zij dit wel nodig vinden en 31% spreekt zich niet in de ene en ook niet in de andere richting uit over deze stelling.

Figuur 42: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (15), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 10 'geen antwoord')

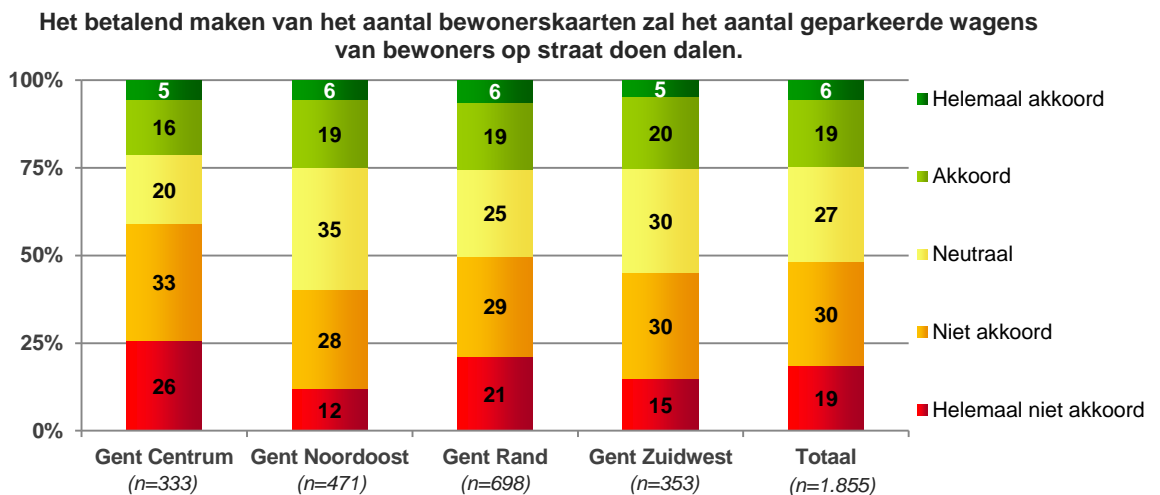
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- 57% van de respondenten van Gent Centrum stelt dat het niet nodig is het aantal bewonerskaarten te beperken, een aandeel dat significant hoger is dan dit van Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest (resp. 37%, 38% en 39%). Omgekeerd zien we dat Gent Rand 32% respondenten telt, die vinden dat het wel nodig is het aantal bewonerskaarten te beperken; dit is significant hoger dan in Gent Centrum (20%). Het aandeel neutralen in Gent Noordoost is significant hoger ten opzichte van dit in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 38% t.o.v. 23% en 30%).
- De correlatie met leeftijd is zwak positief (0,087); met diploma zwak negatief (-0,063).
- Naar geslacht zijn de verschillen niet significant.
- De nog schoolgaande respondenten, de werkenden en de werklozen vinden – t.o.v. de niet-beroepsactieven - het significant vaker dat het niet nodig is het aantal bewonerskaarten te beperken (resp. 44%, 42% en 55% t.o.v. 34%). Binnen de groep van de niet-beroepsactieven noteren we het hoogste aandeel neutrale antwoorden (38%) wat significant verschilt van dit van de werkenden (29%).
- 47% van de respondenten die wonen binnen de stadsring vindt het niet nodig het aantal bewonerskaarten te beperken; dit is een significant hoger aandeel dan dit van zij die buiten de stadsring wonen (39%). Omgekeerd is het verschil ook significant (akkoord: 29% buiten de stadsring tegenover 23% binnen de stadsring).
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

3.3.1.16 STELLING: HET BETALEND MAKEN VAN AANTAL BEWONERSKAARTEN ZAL AANTAL GEPARKEERDE WAGENS VAN BEWONERS OP STRAAT DOEN DALEN

Quasi conform de bevindingen van vorige stelling, is 48% van alle Gentenaren de mening toegedaan dat het betalend maken van het aantal bewonerskaarten het aantal geparkeerde wagens van bewoners op straat niet zal doen dalen. Een kwart van de respondenten (25%) vindt echter van wel. 27% is neutraal.

Figuur 43: Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (16), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 14 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Ook hier laten significant meer respondenten van Gent Centrum weten niet akkoord te gaan met de stelling ten opzichte van zij die wonen in Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest (resp. 59% t.o.v. 40%, 50% en 45%). Ook het verschil tussen het aandeel respondenten van Gent Rand die niet akkoord zijn en het resp. aandeel van Gent Noordoost is significant (resp. 50% t.o.v. 40%). Eveneens is hier het aandeel neutrale antwoorden in Gent Noordoost significant hoger ten opzichte van dit in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 35% t.o.v. 20% en 25%).
- Verder stellen we ook een zwakke positieve (0,069) correlatie met de leeftijd vast en een zwak negatief verband met het diploma (-0,074).
- Het verschil in mening tussen de mannen en de vrouwen is niet significant.
- Naar tewerkstellingsstatuut zien we dat de werkenden enerzijds en de werklozen anderzijds – in vergelijking met de nog schoolgaanden en de niet-beroepsactieven - significant meer aangeven dat het betalend maken van het aantal bewonerskaarten het aantal geparkeerde wagens van bewoners op de straat niet zal doen dalen (resp. 53% en 58% t.o.v. 40% en 38%). De aandelen neutrale antwoorden bij de nog schoolgaanden en bij de niet-beroepsactieven zijn significant verschillend met het resp. aandeel van de werkenden (resp. 35% en 32% t.o.v. 24%).
- 53% van de respondenten die wonen binnen de stadsring gaat niet akkoord met de geformuleerde stelling tegenover 46% van de respondenten die woonachtig zijn buiten de stadsring. Het verschil is significant.
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

3.3.2 Reacties op maatregelen van het Gentse circulatie- en parkeerplan

In de loop van de volgende jaren worden het circulatieplan en het parkeerplan uitgevoerd. Deze plannen hebben als gevolg dat:

- het doorgaand verkeer door de binnenstad onmogelijk wordt;
- het voetgangersgebied uitgebreid wordt;
- het gebied met betalend parkeren uitgebreid wordt naar dichtbevolkte buurten, dus ook in de volledige binnenstad;
- het parkeren in het stadscentrum en de stationsomgevingen in tijd beperkt wordt;
- de parkeertarieven verhoogd worden.

In de bevraging dienden uitsluitend de respondenten, waarvan de woonplaats gelegen is BUITEN de stadsring R40 (n=1.312), hun mening te geven omtrent een reeks reacties op bovenvermelde maatregelen (15-tal).

* *
*

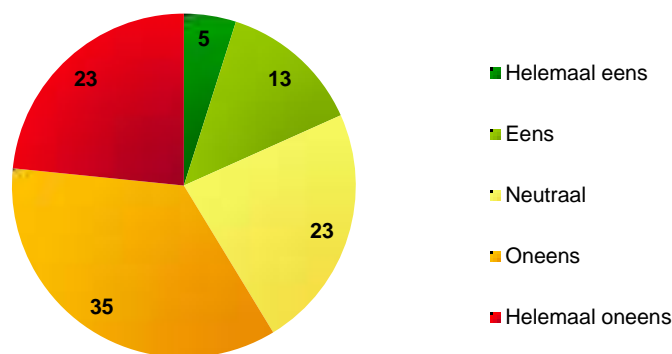
3.3.2.1 REACTIE : IK BLIJF MET WAGEN NAAR BINNENSTAD KOMEN

- ... EN IK PARKEER NIET OP STRAAT OF EEN OPENBARE PARKING

18% van de respondenten die buiten de stadsring wonen en zich met de wagen naar de binnenstad verplaatsen (hetzij als chauffeur, hetzij als passagier), stelt dat zij met de wagen naar de binnenstad blijven komen ... en zich dan niet parkeren op straat of een openbare parking. Bijna 6 op tien respondenten gaan niet akkoord met de stelling. 23% is neutraal.

Figuur 44: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (1), naar stadsdeel

Ik blijf met de wagen naar de binnenstad komen ... en ik parkeer niet op straat of een openbare parking.



Basis = enkel respondenten met woonplaats gelegen buiten stadsring R40 (n=1.312; 34 'geen antwoord'; 476 'niet van toepassing')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Verder kan geen verband met het diploma van de respondenten worden vastgesteld.
- Met de leeftijd is er een zwakke negatieve correlatie (-0,092).
- Naar geslacht zijn de verschillen niet significant.¹⁸
- De respondenten die werken zijn significant meer oneens met de geformuleerde stelling dan de nog schoolgaanden en de werklozen (resp. 65% t.o.v. 41% en 34%). 35% van de nog schoolgaande respondenten is neutraal; dit is significant hoger dan het aandeel bij de werkenden (20%).
- 63% van de respondenten waarvan de school/werk gelegen is buiten de stadsring gaat niet akkoord met de stelling tegenover 53% die werken / school lopen binnen de R40. Het verschil is significant.

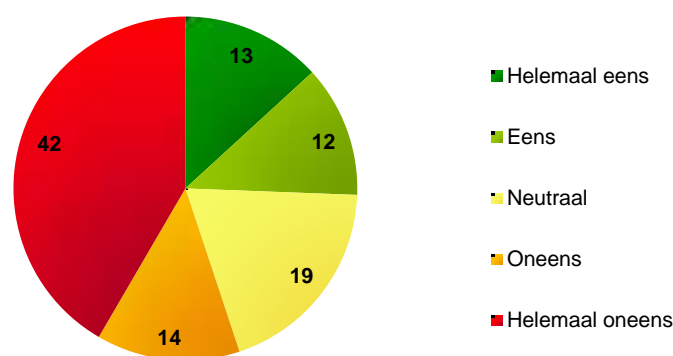
¹⁸Uit de resultaten van de analyse naar geslacht, blijkt dat de verschillen tussen mannen en vrouwen niet significant zijn voor de volgende 12 uitspraken. Enkel bij vaststelling van een significant verschil zal dit worden aangegeven.

- ... WANT IK BESCHIK OVER EEN PARKEERKAART VOOR PERSONEN MET EEN HANDICAP

Van de respondenten die woonachtig zijn buiten de stadsring, zich met de wagen naar de binnenstad verplaatsen en beschikken over een parkeerkaart voor personen met een handicap, zal een kwart met de wagen naar de binnenstad blijven komen. 56% gaat hiermee niet akkoord en 19% antwoordt neutraal.

Figuur 45: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (2), naar stadsdeel

Ik blijf met de wagen naar de binnenstad komen ... want ik beschik over een parkeerkaart voor personen met een handicap.



Basis = enkel respondenten met woonplaats gelegen buiten stadsring R40 (n=1.312; 20 'geen antwoord'; 1.023 'niet van toepassing')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

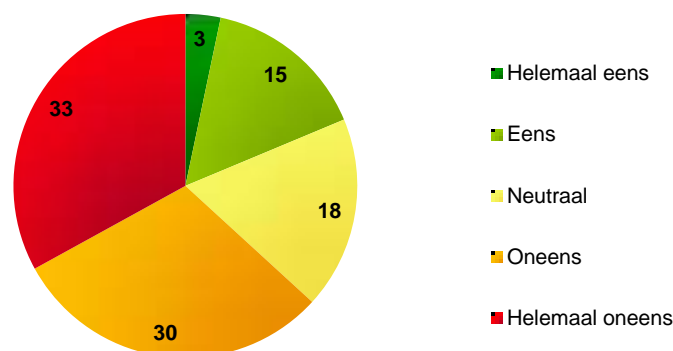
- De verschillen op stadsdeelniveau zijn hier ook niet significant.
- Met leeftijd is het verband negatief (-0,161): hoe jonger de respondent, hoe meer akkoord hij/zij is met de reactie.
- Het diploma heeft een positieve invloed, hetzij zwak (0,086).
- 66% van beroepsactieven gaat niet akkoord met de stelling; dit is significant meer dan de nog schoolgaanden (25%) en de niet-beroepsactieven (44%). Deze laatste twee groepen alsook de werklozen zijn dan weer significant meer neutraal dan de werkenden (resp. 35%, 25% en 38% t.o.v. 11%).
- De respondenten waarvan de school/werk gelegen is buiten de stadsring zijn significant aanzienlijk meer oneens met de stelling dan zij die werken/school lopen binnen de R40 (resp. 62% t.o.v. 44%).

- ... EN IK BEN BEREID MEER TE BETALEN

Nog geen twee op de tien (18%) Gentenaren die buiten de stadsring wonen en zich met de wagen naar de binnenstad verplaatsen, blijft met de wagen naar de binnenstad komen ... en is bereid meer te betalen. Tweederde is hiertoe niet bereid. 18% is neutraal.

Figuur 46: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (3), naar stadsdeel

Ik blijf met de wagen naar de binnenstad komen ... en ik ben bereid meer te betalen.



Basis = enkel respondenten met woonplaats gelegen buiten stadsring R40 (n=1.312; 27 'geen antwoord'; 387 'niet van toepassing')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

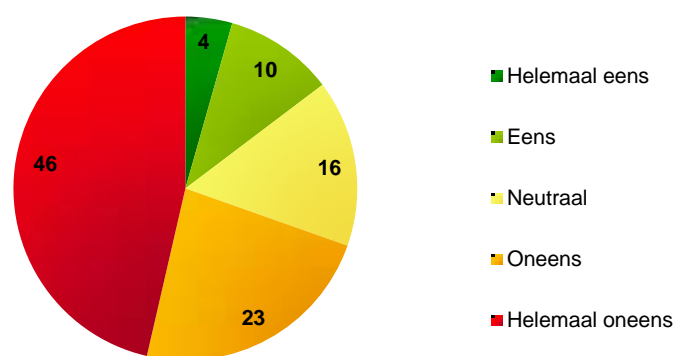
- Wederom zijn de verschillen op stadsdeelniveau niet significant.
- Met leeftijd is het verband negatief (-0,125): hoe jonger de respondent, hoe meer bereid hij/zij is te betalen.
- Het diploma vertoont een zwakke positieve correlatie (0,061).
- De werkende en de schoolgaande respondenten zijn – in vergelijking met de niet-beroepsactieven - significant vaker bereid meer te betalen als ze met de wagen naar de binnenstad blijven komen (resp. 20% en 24% t.o.v. 10%).
- De verschillen naar ligging van het werk/school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

- ... EN IK RISKEER EEN PARKEERBOETE

Van de respondenten die buiten de stadsring wonen en zich met de wagen naar de binnenstad verplaatsen, zal 16% met de wagen naar de binnenstad blijven komen ... en een parkeerboete riskeren. De overgrote meerderheid van de respondenten woonachtig buiten de stadsring (69%), gaat niet akkoord met de stelling. 16% heeft ter zake geen uitgesproken mening.

Figuur 47: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (4), naar stadsdeel

Ik blijf met de wagen naar de binnenstad komen ... en ik riskeer een parkeerboete.



Basis = enkel respondenten met woonplaats gelegen buiten stadsring R40 (n=1.312; 31 'geen antwoord'; 418 'niet van toepassing')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

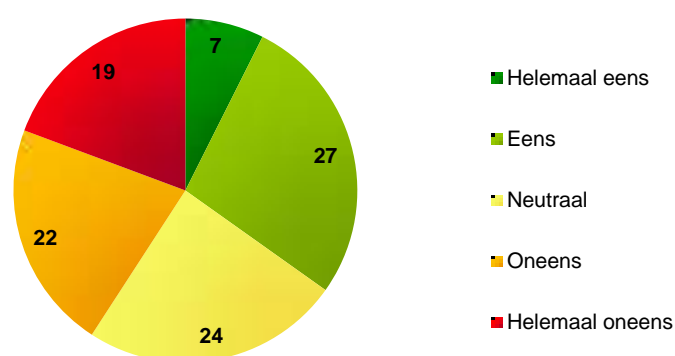
- De analyse geeft aan dat de verschillen tussen de stadsdelen niet significant zijn.
- De leeftijd geeft hier ook een correlatie aan, zijnde zwak negatief (-0,092).
- Het diploma van de respondenten heeft geen invloed.
- 74% van de beroepsactieve respondenten wilt geen parkeerboete riskeren als ze met de wagen naar de binnenstad blijven komen; dit is een significant hoger aandeel dan dit bij de nog schoolgaanden, de werklozen en de niet-beroepsactieven (resp. 57%, 52% en 64%). Deze laatsten zijn significant meer neutraal dan de werkenden (resp. 22% t.o.v. 12%).
- De respondenten waarvan de school/werk gelegen is buiten de stadsring zijn significant meer oneens met de stelling dan zij die werken/school lopen binnen de R40 (resp. 76% t.o.v. 62%).

- ... MAAR VOOR EEN KORTERE PERIODE

Betreffende de uitspraak ik blijf met de wagen naar de binnenstad komen ... maar voor een kortere periode, zijn de meningen niet zo uiteenlopend als bij vorige stellingen. 35% van de respondenten die buiten de stadsring wonen en zich met de wagen naar de binnenstad verplaatsen, zal voor een kortere periode met de wagen naar de binnenstad gaan; 41% zal de tijdsduur niet inkorten en een kwart van de respondenten blijft neutraal.

Figuur 48: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (5), naar stadsdeel

Ik blijf met de wagen naar de binnenstad komen ... maar voor een kortere periode.



Basis = enkel respondenten met woonplaats gelegen buiten stadsring R40 (n=1.312; 34 'geen antwoord'; 411 'niet van toepassing')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

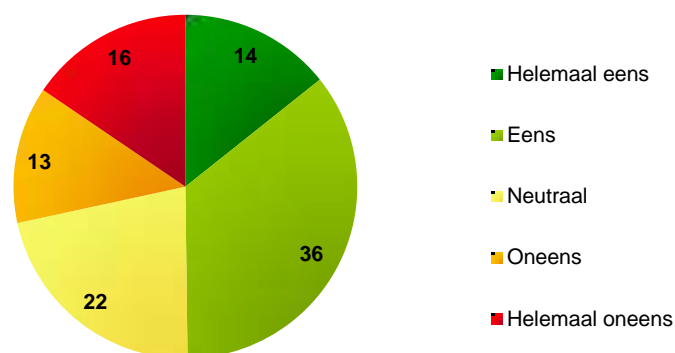
- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Ook hier laat het diploma geen correlatie optekenen.
- De leeftijd echter wel, zijnde zwak negatief (-0,076).
- Uit de analyse naar tewerkstellingsstatuut blijkt dat de werkenden significant vaker niet akkoord gaan met de vernoemde reactie, in vergelijking met de nog schoolgaande en de niet-beroepsactieve respondenten (resp. 47% t.o.v. 26% en 33%).
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

- ... MAAR MINDER VAAK DAN NU

De helft van de Gentenaren die woonachtig zijn buiten de stadsring en zich met de wagen naar de binnenstad verplaatsen (50%), zal minder vaak met de wagen naar de binnenstad komen dan nu het geval is. 29% blijft even vaak met de wagen naar de binnenstad komen en 22% is neutraal.

Figuur 49: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (6), naar stadsdeel

Ik blijf met de wagen naar de binnenstad komen ... maar minder vaak dan nu.



Basis = enkel respondenten met woonplaats gelegen buiten stadsring R40 (n=1.312; 31 'geen antwoord'; 420 'niet van toepassing')

Van de respondenten die buiten de stadsring wonen en aangeven minder vaak met de wagen naar de binnenstad te zullen komen (i.c. 426 respondenten), laat driekwart (78%) weten meer gebruik te zullen maken van de fiets of het openbaar vervoer om naar de binnenstad te gaan.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- De leeftijd correleert zwak negatief (-0,096) met de mening van de respondenten.
- Het diploma van de respondenten heeft geen invloed.
- Naar tewerkstellingsstatuut is enkel het verschil tussen het aandeel van de neutrale antwoorden van de niet-beroepsactieven en dit van de werkenden significant (resp. 29% t.o.v. 18%).
- Zij die werken of naar school gaan buiten de stadsring stellen significant vaker dan zij die binnen de stadsring werken/naar school gaan dat zij met de wagen naar de binnenstad blijven komen .. maar minder vaak dan nu (resp. 54% t.o.v. 43%).

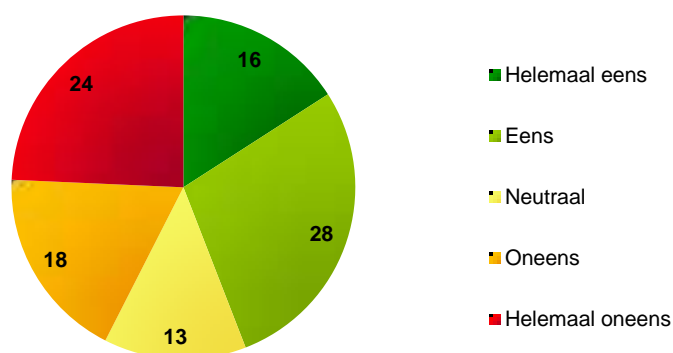
3.3.2.2 REACTIE: IK KOM OP EEN ANDERE MANIER NAAR DE BINNENSTAD, NL.

- ... KOM IK TE VOET

44% van de respondenten die buiten de stadsring wonen, zal op een andere manier naar de binnenstad komen, nl. te voet; evenzoveel echter (42%) zal dit niet gaan doen. 13% geeft een neutraal antwoord.

Figuur 50: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (7), naar stadsdeel

Ik kom op een andere manier naar de binnenstad, nl. ... kom ik te voet.



Basis = enkel respondenten met woonplaats gelegen buiten stadsring R40 (n=1.312; 56 'geen antwoord'; 312 'niet van toepassing')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

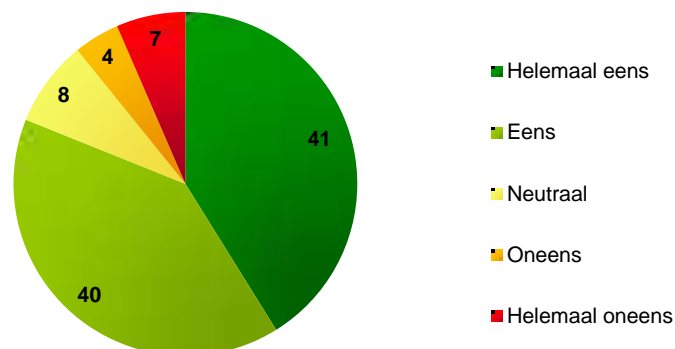
- Wie in Gent Centrum (buiten de R40) en Gent Rand woont, gaan significant meer bereid zijn te voet naar de binnenstad te komen dan zij van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 72% en 63% t.o.v. 32% en 26%). Omgekeerd geven de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest significant vaker aan niet akkoord te gaan met de stelling dan respondenten uit Gent Centrum en Gent Rand (resp. 51% en 66% t.o.v. 16% en 24%). Het verschil tussen het aandeel van Gent Zuidwest en Gent Noordoost is tevens significant (resp. 66% t.o.v. 51%).
- Met leeftijd enerzijds en diploma anderzijds is er geen correlatie.
- De verschillen tussen de onderscheiden tewerkstellingsstatuten zijn eveneens niet significant.
- Eenzelfde vaststelling kan ook worden gemaakt betreffende de ligging van de school of het werk binnen of buiten de stadsring.

- ... KOM IK MEER MET DE FIETS OF MET DE TRAM, BUS OF TAXI

Meer met de fiets of met tram, bus of taxi naar de binnenstad komen, als alternatief, wordt door een grote meerderheid van de respondenten die buiten de stadsring wonen (81%) onderschreven. 11% gaat dit niet doen en 8 % is neutraal.

Figuur 51: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (8), naar stadsdeel

Ik kom op een andere manier naar de binnenstad, nl. ... kom ik meer met de fiets of met tram, bus of taxi.



Basis = enkel respondenten met woonplaats gelegen buiten stadsring R40 (n=1.312; 18 'geen antwoord'; 114 'niet van toepassing')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

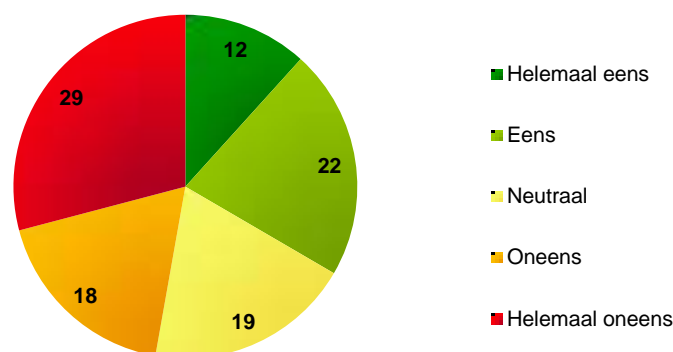
- 89% van de respondenten van Gent Rand stelt dat ze meer met fiets, tram, bus of taxi komen; dit is significant meer dan het resultaat voor Gent Zuidwest (76%). De respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest verklaren dan weer significant vaker dat zij niet meer met fiets, tram, bus of taxi naar de binnenstad gaan komen ten opzichte van de respondenten van Gent Rand (resp. 14% en 13% t.o.v. 7%).
- De leeftijd correleert zwak negatief (-0,082) met de mening van de respondenten; het diploma heeft geen invloed.
- De verschillen tussen de onderscheiden tewerkstellingsstatuten zijn eveneens niet significant.
- Eenzelfde vaststelling kan ook worden gemaakt betreffende de ligging van de school of het werk binnen of buiten de stadsring.

- ... PARKEER IK OP EEN P+R EN GA TE VOET, MET DE FIETS OF MET TRAM, BUS OF TAXI NAAR DE BINNENSTAD

34% van de respondenten die woonachtig zijn buiten de stadsring en zich met de wagen naar de binnenstad verplaatsen, stelt op een andere manier naar de binnenstad te komen, nl. op een P+R parkeren en vervolgens te voet, met de fiets of met tram, bus of taxi naar de binnenstad gaan. Voor 47% is dit geen optie. 19% is neutraal.

Figuur 52: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (9), naar stadsdeel

Ik kom op een andere manier naar de binnenstad, nl. ... parkeer ik op een P+R en ga te voet, met de fiets of met tram, bus of taxi naar de binnenstad.



Basis = enkel respondenten met woonplaats gelegen buiten stadsring R40 (n=1.312; 27 'geen antwoord'; 520 'niet van toepassing')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

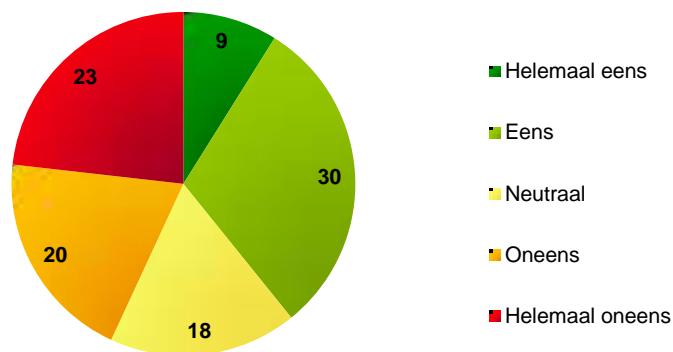
- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Er kan ook geen verband worden genoteerd met de leeftijd en het diploma van de respondenten.
- Naar tewerkstellingsstatuut, is er een significant verband tussen het aandeel werkenden met deze van de nog schoolgaanden en de niet-beroepsactieven die oneens zijn met de stelling (resp. 55% t.o.v. 34% en 33%). Deze laatsten onderschrijven dan weer significant meer de uitspraak dan de werkenden (resp. 45% t.o.v. 29%).
- De werklozen en de nog schoolgaanden laten een significant hoger aandeel neutraal antwoord noteren dan de werkenden (resp. 37% en 30% t.o.v. 15%).
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

- ... PARKEER IK VERDER WEG VAN HET STADSCENTRUM

De mening over zich verder weg parkeren van het stadscentrum, als alternatief om naar de binnenstad te komen is bijna gelijk verdeeld: vier op de tien respondenten woonachtig buiten de stadsring (39%) zien dit alternatief zitten, 43% niet. 18% blijft neutraal ter zake.

Figuur 53: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (10), naar stadsdeel

Ik kom op een andere manier naar de binnenstad, nl. ... parkeer ik verder weg van het stadscentrum.



Basis = enkel respondenten met woonplaats gelegen buiten stadsring R40 (n=1.312; 35 'geen antwoord'; 454 'niet van toepassing')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

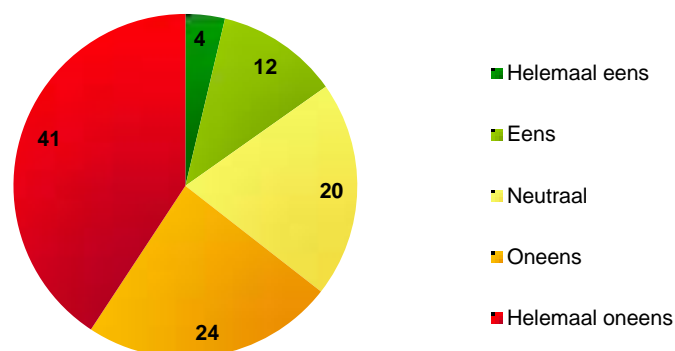
- Naar de stadsdelen zijn de verschillen niet significant.
- Er is een zwak negatief verband met de leeftijd (-0,067).
- Het diploma heeft geen invloed.
- Tussen de tewerkstellingsstatuten zijn de verschillen niet significant.
- De verschillen naar ligging van het werk/school binnen of buiten de stadsring zijn eveneens niet significant.

- ... GA IK MEER CARPOOLEN

15% van de respondenten die buiten de stadsring wonen, laat weten dat zij op een andere manier naar de binnenstad willen komen ... door meer te carpoolen. Tweederde (65%) is hier niet voor te vinden. 1 op 5 blijft neutraal.

Figuur 54: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (11), naar stadsdeel

Ik kom op een andere manier naar de binnenstad, nl. ... ga ik meer carpoolen.



Basis = enkel respondenten met woonplaats gelegen buiten stadsring R40 (n=1.312; 48 'geen antwoord'; 549 'niet van toepassing')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn hier ook niet significant.
- De leeftijd correleert zwak negatief (-0,069) met de mening van de respondenten; met het diploma is er geen verband.
- De beroepsactieve maar ook de niet-beroepsactieve respondenten zijn significant meer niet akkoord met de geformuleerde stelling dan de nog schoolgaanden en de werklozen (resp. 67% en 70% t.o.v. 51% en 49%). Wie werkt enerzijds en wie nog naar school gaat anderzijds, gaan meer carpoolen dan zij die niet-beroepsactief zijn (resp. 17% en 22% t.o.v. 4%).
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

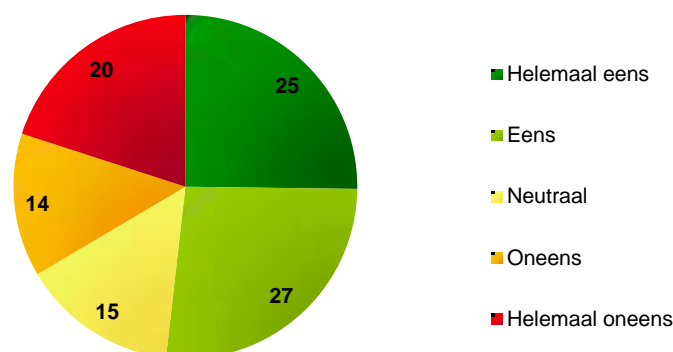
3.3.2.3 REACTIE : IK BLIJF OP EEN DUURZAME MANIER NAAR DE BINNENSTAD KOMEN, NAMELIJK

- ... TE VOET

Iets meer dan de helft van de respondenten die buiten de stadsring wonen (52%), blijft op een duurzame manier – zijnde te voet – naar de binnenstad komen. 34% zegt hierop neen en 15% stelt zich neutraal op.

Figuur 55: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (12), naar stadsdeel

Ik blijf op een duurzame manier naar de binnenstad komen, nl. ... te voet.



Basis = enkel respondenten met woonplaats gelegen buiten stadsring R40 (n=1.312; 4 'geen antwoord'; 350 'niet van toepassing')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

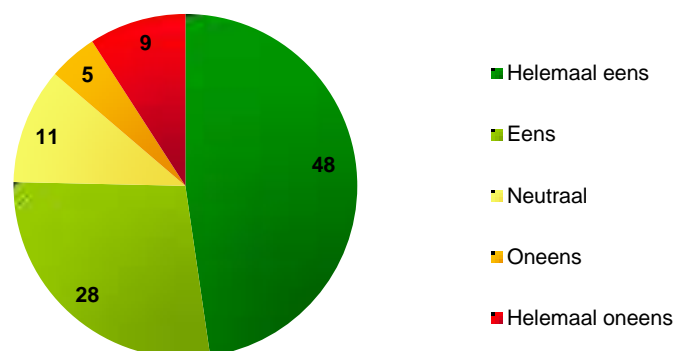
- Op niveau van de stadsdelen zien we dat in Gent Centrum en Gent Rand er significant meer respondenten zijn die (duurzaam) te voet naar de binnenstad gaan blijven komen dan in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 77% en 71% t.o.v. 37% en 33%). Omgekeerd geven de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest significant vaker aan niet akkoord te gaan met de stelling dan respondenten uit Gent Centrum en Gent Rand (resp. 42% en 55% t.o.v. 12% en 18%). Het verschil tussen het aandeel van Gent Zuidwest en Gent Noordoost is tevens significant (resp. 55% t.o.v. 42%).
- Er kan geen verband met leeftijd en diploma worden vastgesteld.
- De verschillen op niveau van de tewerkstellingsstatuten zijn niet significant.
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn eveneens niet significant.

- ... MET DE FIETS

Driekwart van de respondenten woonachtig buiten de stadsring (76%), stelt op een duurzame manier – zijnde met de fiets – naar de binnenstad te blijven komen. 14% is het hier niet mee eens en 11% stelt zich neutraal op.

Figuur 56: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (13), naar stadsdeel

Ik blijf op een duurzame manier naar de binnenstad komen, nl. ... met de fiets.



Basis = enkel respondenten met woonplaats gelegen buiten stadsring R40 (n=1.312; 21 'geen antwoord'; 219 'niet van toepassing')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

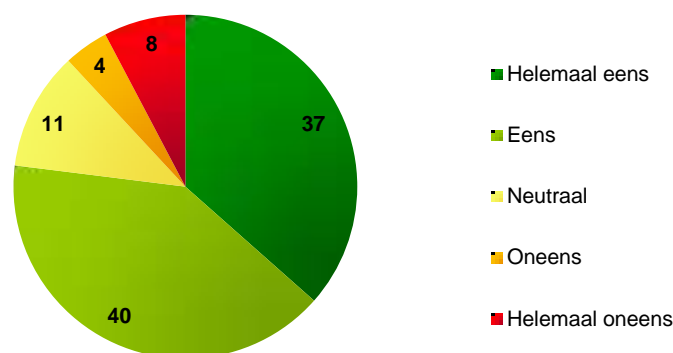
- Wie in Gent Centrum en Gent Rand woont, gaan significant vaker met de fiets naar de binnenstad blijven komen dan respondenten van Gent Noordoost (resp. 85% en 83% t.o.v. 71%). De respondenten van Gent Rand stellen dit ook nog significant vaker te gaan doen dan zij van Gent Zuidwest (resp. 83% t.o.v. 70%). Omgekeerd gaan de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest significant meer niet akkoord met de stelling dan respondenten uit Gent Centrum en Gent Rand (resp. 42% en 55% t.o.v. 12% en 18%). Het verschil tussen het aandeel van Gent Zuidwest en Gent Noordoost is tevens significant (resp. 55% t.o.v. 42%).
- Hoe jonger de respondent, hoe meer hij/zij stelt met de fiets naar de binnenstad te blijven komen (-0,103).
- Met het diploma is er geen verband.
- Wie werkt enerzijds en wie nog naar school gaat anderzijds, gaan meer met de fiets naar de binnenstad komen dan zij die niet-beroepsactief zijn (resp. 80% en 82% t.o.v. 56%). Het is deze laatste groep die significant vaker stelt niet met de fiets te komen in vergelijking met de nog schoolgaande en werkende respondenten (resp. 27% t.o.v. 8% en 12%).
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

- ... MET DE TRAM OF BUS

De stelling van het duurzaam naar de binnenstad blijven komen, nl. met de tram of bus kent eenzelfde bijval als deze betreffende de fietsverplaatsing: 77% van de respondenten die buiten de stadsring wonen, stelt met de tram of bus te blijven komen en 12% doet dit niet. 11% spreekt zich hierover niet uit.

Figuur 57: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (14), naar stadsdeel

Ik blij op een duurzame manier naar de binnenstad komen, nl. ... met de tram of bus.



Basis = enkel respondenten met woonplaats gelegen buiten stadsring R40 (n=1.312; 28 'geen antwoord'; 99 'niet van toepassing')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

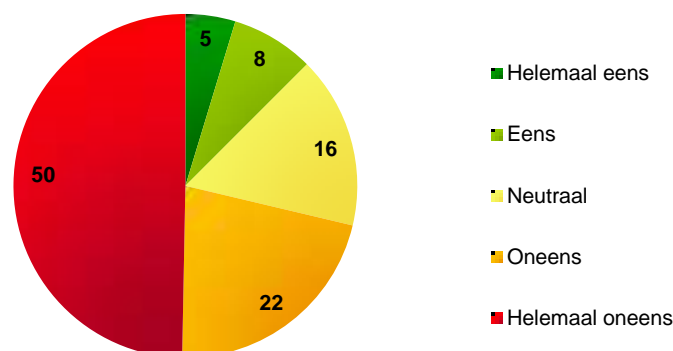
- Gent Rand kent een significant hoger aandeel respondenten die zich met de tram of bus naar de binnenstad gaan blijven verplaatsen dan Gent Noordoost en Gent Zuidwest, met name 83% t.o.v. 76% en 70%. 16% van de ondervraagden van dit laatste stadsdeel gaat niet akkoord met de stelling, wat significant hoger is dan het resp. aandeel van Gent Rand (8%).
- Er is een zwak negatief verband met de leeftijd (-0,048).
- Het diploma van de respondenten blijkt geen invloed te hebben.
- 82% van de vrouwen gaat akkoord met de stelling; dit is een significant hoger aandeel dan dit van de mannen (71%). De mannen stellen dan weer significant vaker dan de vrouwen dat zij niet met de tram of bus naar de binnenstad blijven komen (resp. 15% en 9%).
- Het aandeel van de werkenden dat met de tram of bus naar de binnenstad blijft komen, is significant lager dan de aandelen van de nog schoolgaanden en de niet-beroepsactieven (resp. 73% t.o.v. 83% en 84%). 15% van de beroepsactieven stelt niet met de tram of bus te blijven komen wat significant hoger is dan het aandeel van de niet-beroepsactieven (7%).
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

- ... MET DE TAXI

De verplaatsing met de taxi wordt door slechts 13% van de respondenten woonachtig buiten de stadsring gezien als een manier om duurzaam naar de binnenstad te blijven komen. 72% gaat dit alleszins niet doen. 16% antwoordt neutraal.

Figuur 58: Mening omtrent reacties op maatregelen Gentse circulatie- en parkeerplan (15), naar stadsdeel

Ik blijf op een duurzame manier naar de binnenstad komen, nl. ... met de taxi.



Basis = enkel respondenten met woonplaats gelegen buiten stadsring R40 (n=1.312; 19 'geen antwoord'; 515 'niet van toepassing')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- 18% van de respondenten van Gent Rand gaat akkoord met vernoemde stelling; dit is een significant hoger aandeel dan dit van Gent Zuidwest (7%). Omgekeerd noteren we voor Gent Zuidwest een significant hoger aandeel respondenten die niet met de taxi, als duurzaam middel, naar de binnenstad blijven komen, ten opzichte van het aandeel voor Gent Rand (resp. 78% t.o.v. 67%).
- Voor wat de taxi als duurzaam vervoermiddel betreft, noteren we geen verband met de leeftijd van de respondent, wel met het diploma (zwak negatief -0,082).
- Ook met de taxi blijken mannen significant minder naar de binnenstad te willen blijven komen dan vrouwen (resp. 74% t.o.v. 68%). De vrouwen zijn dan weer significant meer eens met de vermelde uitspraak dan de mannen (resp. 16% t.o.v. 9%).
- Naar tewerkstellingsstatuut, zien we dat de niet-beroepsactieven – in vergelijking met de werkenden - significant vaker aangeven met de taxi naar de binnenstad te blijven komen (resp. 20% t.o.v. 10%). De beroepsactieve respondenten zijn omgekeerd dan weer significant meer oneens met de stelling dan de niet-beroepsactieven (resp. 76% t.o.v. 61%).
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

3.3.3 Kennis en gebruik stadsdiensten/-initiatieven m.b.t. mobiliteit

Van alle opgenomen stadsdiensten/-initiatieven met betrekking tot mobiliteit blijkt men het **meest gehoord** te hebben van de avond- en nachtbussen tot 1u 's nachts (92%). Student&Mobiliteit (gele fietsenverhuur) volgt met 84%. Op de derde plaats vinden we autodelen terug met 80% van de respondenten die aangeven ervan gehoord te hebben. Op een vierde gedeelde plaats komt met 75% enerzijds de gratis fietsregistratie en anderzijds de extra fietsenstallingen bij evenementen. 65% van de respondenten heeft gehoord dat informatie beschikbaar is op www.mobiliteitgent.be en 64% kent fietspunt-MaxMobiel. Van het fietsendepot en het gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14-jarigen heeft telkens 62% van de Gentenaren gehoord. Iets meer dan de helft van de respondenten (54%) geeft aan al gehoord te hebben van openbare fietspompen. Het minst vaak heeft men gehoord van www.gevondenfiets.be (22% al van gehoord), de Gentse fietsrouteplanner (28% al van gehoord) en police-on-web.be (aangifte fietsdiefstal: 40% al van gehoord).

Verder blijkt uit tabel 37 dat de ondervraagde Gentenaren al het vaakst **gebruik** gemaakt hebben van de extra fietsenstallingen die soms bij evenementen voorzien worden (39%), gevolgd door de avond- en nachtbussen (30%). Telkens 27% van de respondenten heeft gebruik gemaakt van de openbare fietspompen en het gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14-jarigen. 23% blijkt al gebruik gemaakt te hebben van de gratis fietsregistratie. Het gebruik van de andere diensten/initiatieven ligt (veel) lager: e-loket voor aanvraag van bewonerskaarten (18%), informatie op www.mobiliteitgent.be (16%), fietspunt-MaxMobiel (16%), fietsendepot (15%), autodelen (8%), Student&Mobiliteit (7%), Gentse fietsrouteplanner (7%), police-on-web.be (4%) en tenslotte www.gevondenfietsen.be (2%).

Tabel 38 : Kennis en gebruik stadsdiensten, en -initiatieven m.b.t. mobiliteit

Stadsdienst/-initiatief	Nog niet van gehoord		Van gehoord, maar nog niet gebruikt		Al gebruikt / deelgenomen		Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Gratis fietsregistratie	470	25,3	980	52,7	408	22,0	1.858	100,0
Openbare fietspompen	853	45,8	507	27,3	500	26,9	1.861	100,0
Fietsendepot	699	37,7	880	47,5	274	14,8	1.853	100,0
Fietspunt – Max Mobiel	667	35,8	898	48,2	299	16,0	1.864	100,0
Student&Mobiliteit(gele fietsenverhuur)	289	15,6	1441	77,8	123	6,6	1.853	100,0
Gentse fietsrouteplanner(je kan routes uitstippelen en tramsporen, kasseien, ... vermijden)	1331	71,5	407	21,9	124	6,7	1.862	100,0
Extra fietsenstallingen bij evenementen	470	25,3	667	35,9	720	38,8	1.858	100,0
Police-on-web.be (aangifte fietsdiefstal)	1123	60,4	663	35,6	75	4,0	1.861	100,0
www.gevondenfietsen.be	1443	77,6	377	20,3	39	2,1	1.859	100,0
Informatie op www.mobiliteitgent.be	651	35,1	913	49,2	293	15,8	1.857	100,0
Autodelen (Cambio, Autopia, Dégage, ...)	364	19,6	1346	72,6	144	7,8	1.854	100,0
Avond- en nachtbussen tot 1u 's nachts	146	7,9	1156	62,3	554	29,8	1.856	100,0
Gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14-jarigen	692	37,7	656	35,7	488	26,6	1.835	100,0
E-loket voor aanvraag van bewonerskaarten	829	44,7	693	37,4	331	17,9	1.854	100,0

In tabel 39 wordt een overzicht gegeven van het al dan niet gehoord hebben én het gebruik van de verschillende diensten en initiatieven op het niveau van de onderscheiden Gentse stadsdelen.

Tabel 39 : Kennis en gebruik stadsdiensten en -initiatieven m.b.t. mobiliteit, naar stadsdeel

Stadsdienst/- initiatief		Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Gratis fietsregistratie	Nog niet gehoord	96	28,4	103	22,1	204	29,2	68	18,9	470	25,3
	Gehoord, niet gebruikt	182	54,1	259	55,4	346	49,5	193	54,2	980	52,7
	Gebruikt	59	17,5	105	22,5	148	21,2	96	26,9	408	22,0
Openbare fietspompen	Nog niet gehoord	113	33,6	264	56,4	284	40,6	192	53,7	853	45,8
	Gehoord, niet gebruikt	100	29,8	117	24,9	194	27,8	96	27,0	507	27,3
	Gebruikt	123	36,6	87	18,6	221	31,6	69	19,3	500	26,9
Fietsendepot	Nog niet gehoord	123	36,8	171	36,5	274	39,4	131	37,1	699	37,7
	Gehoord, niet gebruikt	154	45,8	228	48,7	322	46,1	177	50,1	880	47,5
	Gebruikt	58	17,4	69	14,8	101	14,5	45	12,8	274	14,8
Fietspunt - MaxMobiel	Nog niet gehoord	93	27,7	185	39,4	264	37,7	125	34,9	667	35,8
	Gehoord, niet gebruikt	163	48,5	237	50,5	310	44,2	189	52,7	898	48,2
	Gebruikt	80	23,9	47	10,1	127	18,1	44	12,4	299	16,0
Student&Mobiliteit	Nog niet gehoord	33	9,8	95	20,4	111	15,9	50	14,3	289	15,6
	Gehoord, niet gebruikt	271	81,0	348	74,5	539	77,2	283	80,1	1441	77,8
	Gebruikt	31	9,0	24	5,1	48	6,9	20	5,6	123	6,6
Gentse fietsrouteplanner	Nog niet gehoord	253	75,2	337	71,9	462	66,1	279	77,9	1331	71,5
	Gehoord, niet gebruikt	65	19,4	97	20,6	183	26,2	62	17,3	407	21,9
	Gebruikt	18	5,3	35	7,5	54	7,7	17	4,8	124	6,7
Extra fietsenstallingen bij evenementen	Nog niet gehoord	77	22,8	93	20,0	193	27,6	107	30,1	470	25,3
	Gehoord, niet gebruikt	114	33,9	208	44,4	207	29,8	138	38,7	667	35,9
	Gebruikt	146	43,3	167	35,6	297	42,6	111	31,1	720	35,8
Police-on-web.be	Nog niet gehoord	215	63,9	269	57,4	421	60,3	217	60,9	1123	60,4
	Gehoord, niet gebruikt	108	32,1	181	36,6	248	35,5	126	35,3	663	35,6
	Gebruikt	13	3,9	19	4,0	29	4,2	13	3,8	75	4,0
www.gevondenfietsen. be	Nog niet gehoord	271	80,6	357	76,5	546	78,1	269	75,5	1443	77,6
	Gehoord, niet gebruikt	57	17,0	97	20,8	140	20,0	82	23,1	377	20,3
	Gebruikt	8	2,4	13	2,7	13	1,9	5	1,4	39	2,1
Informatie op www.mobiliteitgent. be	Nog niet gehoord	109	32,3	178	38,3	229	32,7	135	38,1	651	35,1
	Gehoord, niet gebruikt	152	45,2	228	49,1	361	51,5	172	48,3	913	49,2
	Gebruikt	76	22,5	58	12,6	111	15,8	48	13,6	293	15,8
Autodelen	Nog niet gehoord	45	13,4	117	25,3	135	19,3	67	18,6	364	19,6
	Gehoord, niet gebruikt	246	73,8	325	70,1	505	72,2	270	75,7	1346	72,6
	Gebruikt	43	12,7	22	4,6	60	8,5	20	5,6	144	7,8
Avond- en nachtbussen tot 1u 's nachts	Nog niet gehoord	28	8,3	38	8,2	53	7,6	27	7,6	146	7,9
	Gehoord, niet gebruikt	221	65,9	279	59,8	439	62,9	217	60,9	1156	62,3
	Gebruikt	87	25,9	149	32,0	206	29,5	112	31,5	554	29,8
Gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14-jarigen	Nog niet gehoord	160	48,0	173	37,7	249	35,8	110	31,5	692	37,7
	Gehoord, niet gebruikt	115	34,3	161	35,0	243	35,1	137	39,2	656	35,7
	Gebruikt	59	17,7	125	27,2	202	29,1	102	29,3	488	26,6
E-loket voor aanvraag van bewonerskaarten	Nog niet gehoord	104	30,7	267	57,6	276	39,6	183	51,4	829	44,7
	Gehoord, niet gebruikt	103	30,6	174	37,5	276	39,6	139	39,2	693	37,4
	Gebruikt	103	38,6	23	4,9	145	20,8	34	9,5	331	17,9

3.3.3.1 AL DAN NIET GEHOORD VAN DE DIENSTEN/INITIATIEVEN

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Op het niveau van de stadsdelen, zien we dat respondenten uit Gent Centrum significant vaker aangeven dat zij nog niet gehoord hebben van de gratis fietsregistratie in vergelijking met de respondenten van Gent Zuidwest (28% t.o.v. 19%). De openbare fietspompen zijn significant minder gekend in Gent Noordoost en Gent Zuidwest ten opzichte van Gent Centrum en Gent Rand (resp. 56% en 54% t.o.v. 34% en 41%). Wie in Gent Noordoost en Gent Rand woont, heeft significant minder gehoord van het fietspunt–MaxMobiël-initiatief dan zij van Gent Centrum (resp. 39% en 35% t.o.v. 28%). Ook Student&Mobiliteit is minder goed gekend in Gent Noordoost ten opzichte van Gent Centrum (20% nog niet gehoord t.o.v. 10%).

De respondenten van Gent Centrum en Gent Zuidwest hebben significant het minst gehoord van de Gentse fietsrouteplanner in vergelijking met de respondenten van Gent Rand (resp. 75% en 86% t.o.v. 66%). Van de extra fietsenstallingen bij evenementen heeft men significant vaker nog niet gehoord in Gent Zuidwest en Gent Rand in vergelijking met Gent Noordoost (resp. 30% en 28% nog niet gehoord t.o.v. 20%).

Respondenten uit Gent Noordoost hebben significant ook vaker nog niet gehoord van het concept autodelen dan zij uit Gent Centrum (resp. 25% t.o.v. 13%).

Respondenten woonachtig in Gent Centrum blijken significant meer nog niet gehoord te hebben van het gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14-jarigen in vergelijking met respondenten van de overige stadsdelen (resp. 48% t.o.v. 38%, 36% en 32%).

58%, 51% en 40% van de respondenten van resp. Gent Noordoost, Gent Zuidwest en Gent Rand kennen het e-loket voor aanvraag van bewonerskaarten niet. Deze aandelen zijn significant hoger dan het aandeel voor Gent Centrum, m.n. 31%.

Het stadsdeel waarin men woont, heeft geen significante invloed op het al dan niet kennen van: het fietsendepot, police-on-web.be, www.gevondenfietsen.be, informatie op www.mobiliteit.be en de avond- en nachtbussen.

- Het initiatief waar significant meer mannen dan vrouwen van hebben gehoord is het Fietspunt–Maxmobiël (resp. 39% t.o.v. 33%). Voor al de overige initiatieven worden geen significante verschillen naar het **geslacht** genoteerd.
- De twee jongste **leeftijdsgroepen** (10 tot 19 jaar en 20 tot 29 jaar) geven minder vaak aan reeds gehoord te hebben van het initiatief 'gratis fietsregistratie' (resp. 41% à 45% t.o.v. 10% tot 26%). 10 tot 19-jarigen hebben ook minder vaak gehoord van het Fietsendepot (62% t.o.v. 29% tot 42%), Fietspunt – Max Mobiël (resp. 54% t.o.v. 30% tot 45%), autodelen (resp. 51% t.o.v. 9% tot 20%) en het E-loket voor de aanvraag van bewonerskaarten (resp. 70% t.o.v. 39% tot 48%). Anderzijds heeft 91% van de 10 tot 19-jarigen al gehoord van het gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14-jarigen, terwijl dit bij de overige leeftijdsgroepen significant lager is (46% tot 73%). Zowel Police-on-web.be als www.gevondenfietsen.be zijn minder gekend door respondenten tot 49 jaar oud (resp. 63% à 68% t.o.v. 48% tot 49%; resp. 82% à 88% t.o.v. 60% tot 68%).

- Naar **opleidingsniveau** merken we op dat 44% van de respondenten die nog naar school gaan, nog niet gehoord hebben van het 'gratis fietsregistratie'-initiatief, terwijl dit bij de overige respondenten slechts 19% tot 27% bedraagt. Eenzelfde vaststelling geldt voor het Fietsendepot (resp. 59% nog niet van gehoord t.o.v. 33% tot 40%) en het E-loket voor de aanvraag van bewonerskaarten (resp. 66% nog niet van gehoord t.o.v. 38% tot 49%).

Openbare fietspompen zijn het best gekend door hooggeschoolde respondenten (resp. 64% al van gehoord t.o.v. 36% tot 51%), alsook Fietspunt – Max Mobiel (resp. 75% al van gehoord t.o.v. 49% tot 60%), Student&Mobiliteit (resp. 91% al van gehoord t.o.v. 71% tot 82%) en extra fietsenstallingen bij evenementen (resp. 82% al van gehoord t.o.v. 64% tot 72%). Voorts hebben ze reeds vaker dan schoolgaande en laaggeschoolde respondenten al gehoord van de website www.mobiliteitgent.be (resp. 69% al van gehoord t.o.v. 57% tot 58%).

Voor wat betreft autodelen, stellen we vast dat hoe hoger opgeleid de respondent, hoe vaker hij al van dit initiatief gehoord heeft, gaande van 54% bij de schoolgaande respondenten tot 93% bij de hooggeschoolde respondenten.

De website www.gevondenfietsen.be is dan weer gekend door 32% van de laaggeschoolde respondenten, terwijl dit bij de schoolgaande en hooggeschoolde respondenten slechts 19% à 20% bedraagt.

- De initiatieven die het minst gekend zijn door **werkloze** respondenten – in tegenstelling tot werkende of niet-beroepsactieve respondenten – zijn: de gratis fietsregistratie (resp. 36% nog niet van gehoord t.o.v. 17% tot 22%) en het Fietsendepot (resp. 48% nog niet van gehoord t.o.v. 33% tot 34%).

Werkende respondenten hebben vaker dan werkloze of niet-beroepsactieve respondenten reeds gehoord van het Fietspunt – Max Mobiel (resp. 72% al van gehoord t.o.v. 53% tot 57%), extra fietsenstallingen bij evenementen (resp. 80% al van gehoord t.o.v. 62% tot 66%), de website www.mobiliteitgent.be (resp. 69% al van gehoord t.o.v. 60% tot 62%), autodelen (resp. 88% al van gehoord t.o.v. 76% tot 80%) en het E-loket voor de aanvraag van bewonerskaarten (resp. 22% al van gehoord t.o.v. 53% tot 54%). Ook openbare fietspompen zijn beter gekend door werkende respondenten dan door niet-beroepsactieve respondenten (resp. 60% t.o.v. 43%), alsook Student&Mobiliteit (resp. 89% t.o.v. 75%).

Tot slot stellen we vast dat niet-beroepsactieve respondenten beter op de hoogte zijn van police-on-web.be (resp. 51% t.o.v. 37%) en www.gevondenfietsen.be (resp. 36% t.o.v. 18% tot 19%).

- **Wie buiten de stadsring R40 woont**, heeft reeds vaker dan wie binnen de stadsring woont, gehoord van gratis fietsregistratie (resp. 78% t.o.v. 67%) en het Fietsendepot (resp. 64% t.o.v. 58%). Omgekeerd heeft wie binnen de stadsring R40 woont, reeds vaker dan wie buiten de stadsring R40 woont, gehoord van de openbare fietspompen (resp. 61% t.o.v. 51%) en het E-loket voor de aanvraag van bewonerskaarten (resp. 64% t.o.v. 51%).
- **Werken binnen of buiten de stadsring R40** speelt minder een rol voor wat betreft het al dan niet gehoord hebben van bepaalde stadsdiensten en -initiatieven. Enkel voor wat betreft gratis fietsregistratie (beter gekend buiten de stadsring R40: resp. 75% t.o.v. 68%), openbare fietspompen (beter gekend binnen de stadsring R40: resp. 63% t.o.v. 56%) en het gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14-jarigen (beter gekend binnen de stadsring R40: resp. 69% t.o.v. 62%) kan een significant verschil worden vastgesteld.

3.3.3.2 NAAR AL DAN NIET GEBRUIK VAN DE DIENSTEN/INITIATIEVEN

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Naar het gebruik van de diensten en initiatieven kunnen verschillen tussen de stadsdelen worden vastgesteld. Zo ligt het gebruik van de gratis fietsregistratie significant hoger in Gent Zuidwest dan in Gent Centrum (27% t.o.v. 18%). Anderzijds vinden we dat het gebruik van de openbare fietspompen door respondenten van Gent Centrum en Gent Rand significant hoger is dan voor Gent Noordoost en Gent Zuidwest (37% en 32% t.o.v. telkens 19%).

Respondenten van Gent Centrum en Gent Rand maken ook significant meer gebruik van het MaxMobiël–Fietspunt dan de respondenten van Gent Zuidwest (resp. 24% en 18% t.o.v. 12%).

Wie woont in Gent Centrum en Gent Rand hebben reeds significant meer gebruik gemaakt van extra fietsenstallingen die soms bij evenementen voorzien worden, dan respondenten van Gent Zuidwest (resp. telkens 43% t.o.v. 31%).

Gent Centrum kent ook een significant hoger aandeel respondenten die al gebruik gemaakt hebben van informatie op www.mobiliteitgent.be in vergelijking met de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 23% t.o.v. 13% en 14%).

Betreffende het initiatief autodelen, kan hier eenzelfde besluit genomen worden met resp. 13% t.o.v. 5% en 6%.

27% en telkens 29% van de respondenten van resp. Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest hebben al gebruik gemaakt van het gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14-jarigen. Deze aandelen zijn significant hoger dan het aandeel van Gent Centrum (18%).

Tenslotte wijst de analyse uit dat respondenten woonachtig in Gent Centrum en Gent Rand significant meer het e-loket voor aanvraag van bewonerskaarten geraadpleegd hebben ten opzichte van de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 39% en 21% t.o.v. 5% en 10%).

Naar gebruik is er geen significant verschil tussen de verscheidene stadsdelen voor wat betreft volgende diensten/initiatieven: het fietsendepot, student&mobiliteit, Gentse fietsrouteplanner, police-on-web.be, www.gevondenfietsen.be en de avond- en nacht-bussen.

- Naar **geslacht** wordt voor geen enkel initiatief een significant verschil opgetekend.
- Naar **leeftijd** valt voornamelijk op dat 20 tot 29-jarigen en 30 tot 39-jarigen significant vaker gebruik maken van openbare fietspompen (resp. 42% t.o.v. 7% tot 27%), extra fietsenstallingen bij evenementen (resp. 53% à 54% t.o.v. 5% tot 43%), avond- en nachtbusen tot 1u 's nachts (resp. 37% à 44% t.o.v. 11% tot 30%), informatie op www.mobiliteitgent.be (resp. 21% à 25% t.o.v. 9% tot 14%), alsook – samen met de 40 tot 49-jarige respondenten – reeds vaker gebruik gemaakt hebben van het E-loket voor de aanvraag van bewonerskaarten (resp. 23% à 25% t.o.v. 6% tot 15%). Het gebruik van autodelen ligt bij de 30 tot 39-jarige respondenten significant hoger dan bij de overige leeftijdsgroepen, met name respectievelijk 16% ten opzichte van 2% tot 8%.

Tot slot zien we dat het gebruik van het gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14-jarigen hoger ligt bij de 10 tot 19-jarigen, alsook bij de 40 tot 49-jarigen (resp. 78% en 43% t.o.v. 3% tot 23%).

- Ook het **opleidingsniveau** heeft een invloed op het reeds wel of niet gebruik gemaakt hebben van bovenstaande stadsdiensten en -initiatieven. Zo heeft 40% van de hooggeschoolde respondenten reeds gebruik gemaakt van de openbare fietspompen, terwijl dit bij laag- en middengeschoolde respondenten slechts 8% tot 13% bedraagt. Eenzelfde vaststelling geldt voor het Fietsendepot (resp. 19% t.o.v. 10% tot 11%), Fietspunt – Max Mobiel (resp. 24% t.o.v. 5% tot 9%), de website www.mobiliteitgent.be (resp. 22% t.o.v. 7% tot 11%) en autodelen (resp. 12% t.o.v. 3% tot 4%).

Voorts geldt dat hoe hoger opgeleid, hoe vaker men reeds gebruik gemaakt heeft van de extra fietsenstallingen bij evenementen (gaande van 12% bij laaggeschoolden tot 24% bij middengeschoolden en 53% bij hooggeschoolden), het E-loket voor de aanvraag van bewonerskaarten (gaande van 8% bij laaggeschoolden tot 16% bij middengeschoolden en 25% bij hooggeschoolden).

Het gebruik van avond- en nachtbussen tot 1u 's nachts ligt het laagst bij laaggeschoolde respondenten (resp. 16% t.o.v. 28% tot 34%).

- Voor wat betreft het **tewerkstellingstatuut** van de respondent kan worden opgemerkt dat niet-beroepsactieve respondenten, minder dan werklozen of werkende respondenten, gebruik gemaakt hebben van een aantal stadsdiensten en -initiatieven: openbare fietspompen (resp. 9% t.o.v. 26% tot 36%), avond- en nachtbussen tot 1u 's nachts (resp. 16% t.o.v. 34% tot 35%) en het gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14-jarigen (resp. 7% t.o.v. 20% tot 23%).

Werkende respondenten hebben op hun beurt reeds vaker, dan werkloze of niet-beroepsactieve respondenten, gebruik gemaakt van: het Fietsendepot (resp. 19% t.o.v. 7% tot 9%), de website www.mobiliteitgent.be (resp. 21% t.o.v. 7% tot 8%) en het E-loket voor de aanvraag van bewonerskaarten (resp. 24% t.o.v. 8% tot 12%). Voor de volgende diensten/initiatieven wijken de werkende respondenten enkel af van de niet-beroepsactieve respondenten: het Fietspunt – Max Mobiel (resp. 22% t.o.v. 8%), Student&Mobiliteit (resp. 9% t.o.v. 3%) en autodelen (resp. 10% t.o.v. 3%).

Het gebruik van de extra fietsenstallingen bij evenementen ligt het hoogst bij werkende respondenten (50%), vervolgens bij werkloze respondenten (29%) en tot slot de niet-beroepsactieve respondenten (13%).

- Wie **binnen de stadsring R40 woont**, heeft al vaker gebruik gemaakt van de openbare fietspompen dan respondenten die buiten de stadsring wonen (resp. 33% t.o.v. 25%). Eenzelfde vaststelling geldt voor het Fietspunt – Max Mobiel (resp. 21% t.o.v. 14%), Student&Mobiliteit (resp. 9% t.o.v. 6%) en het E-loket voor de aanvraag van bewonerskaarten (resp. 28% t.o.v. 14%).
- Voor wat betreft werken **binnen of buiten de stadsring R40** kan slechts een enkel significant verschil worden vastgesteld: 41% van de respondenten die binnen de stadsring R40 werken, hebben reeds gebruik gemaakt van het gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14-jarigen; bij respondenten die buiten de stadsring R40 werken is dit slechts 30%.

3.3.4 Evaluatie dienstverlening Mobiliteitsbedrijf Stad Gent

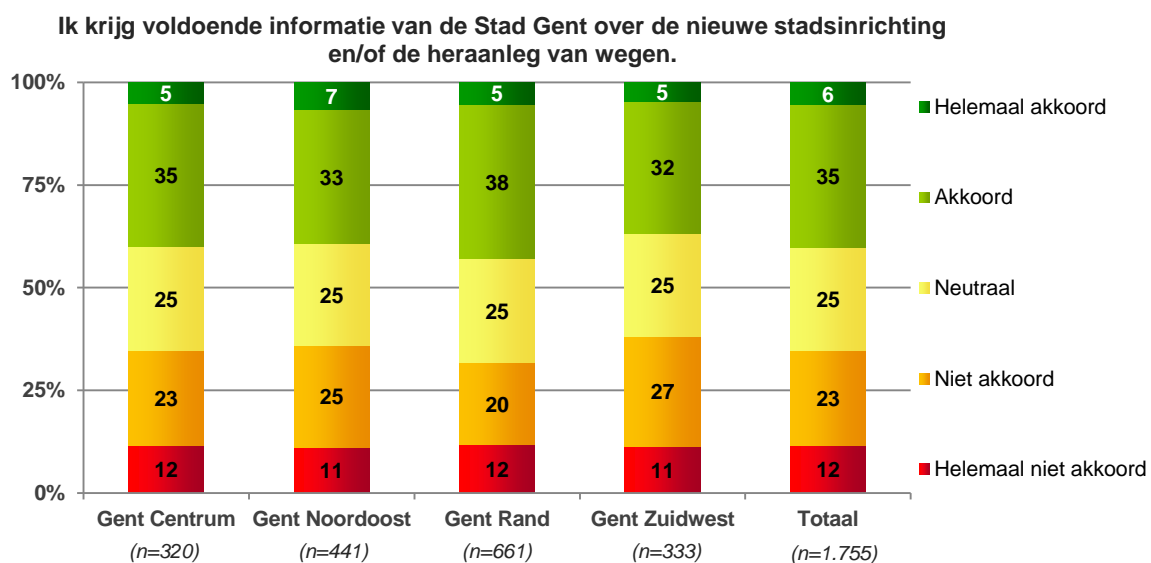
Hoe respondenten de dienstverlening van het Mobiliteitsbedrijf Stad Gent evalueren, werd gemeten aan de hand van negen stellingen waarvoor men kon aangeven in welke mate men er al dan niet akkoord mee gaat.

Voor respondenten die nog geen gebruik gemaakt hadden van de betrokken dienstverlening en deze bijgevolg niet konden evalueren, was de antwoordmogelijkheid 'niet van toepassing' voorzien. Bij de bespreking van de resultaten worden zij buiten beschouwing gelaten.

3.3.4.1 STELLING: IK KRIJG VOLDOENDE INFORMATIE VAN DE STAD GENT OVER DE NIEUWE STRAATINRICHTING EN/OF HERAANLEG VAN WEGEN

41% van alle respondenten krijgt voldoende informatie van de Stad Gent over de nieuwe straatinrichting en/of de heraanleg van wegen. 35% laat weten hiermee niet akkoord te gaan. Een kwart van de Gentenaren is neutraal.

Figuur 59: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (1), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 2 'geen antwoord'; 112 'niet van toepassing')

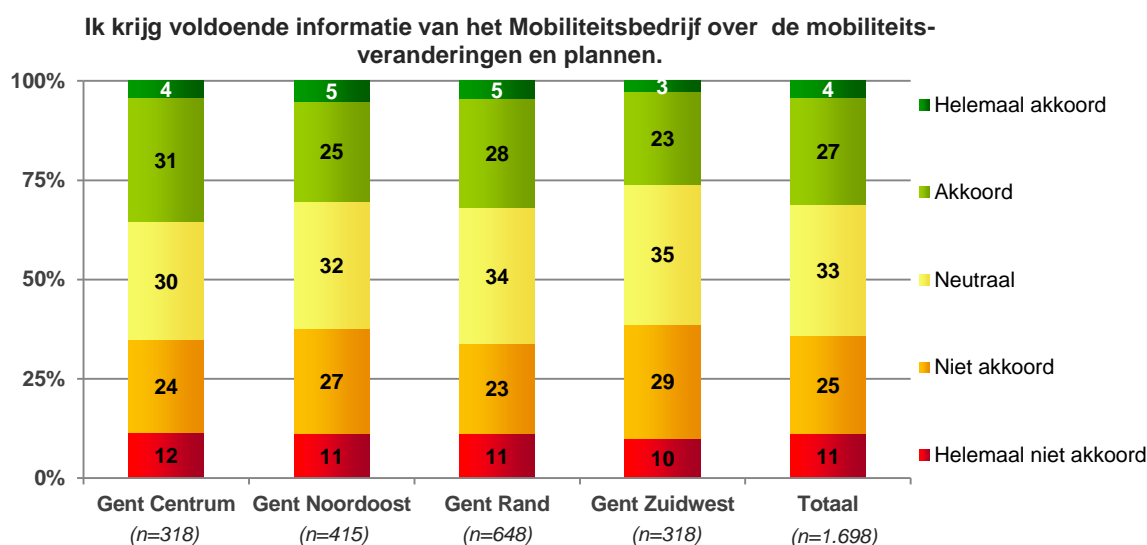
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Er is eveneens geen correlatie noch met de leeftijd noch met het diploma van de respondenten.
- Naar geslacht enerzijds en naar tewerkstellingsstatuut anderzijds kunnen er tevens geen significant verschillen worden opgetekend.
- Naar ligging van de woonplaats binnen / buiten de stadsring, kunnen we vaststellen dat de respondenten die wonen binnen de stadsring, significant meer tevreden zijn over de omvang van de ontvangen informatie dan zij die woonachtig buiten de R40 (resp. 44% t.o.v. 39%).
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

3.3.4.2 STELLING: IK KRIJG VOLDOENDE INFORMATIE VAN HET MOBILITEITSBEDRIJF OVER DE MOBILITEITSVERANDERINGEN EN -PLANNEN

De meningen over het al dan niet voldoende informatie krijgen van het Mobiliteitsbedrijf over mobiliteitsveranderingen en –plannen zijn quasi gelijk verdeeld: 31% van de respondenten krijgt voldoende informatie; voor 36% is dit niet het geval en 33% antwoordt neutraal.

Figuur 60: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (2), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 4 'geen antwoord'; 167 'niet van toepassing')

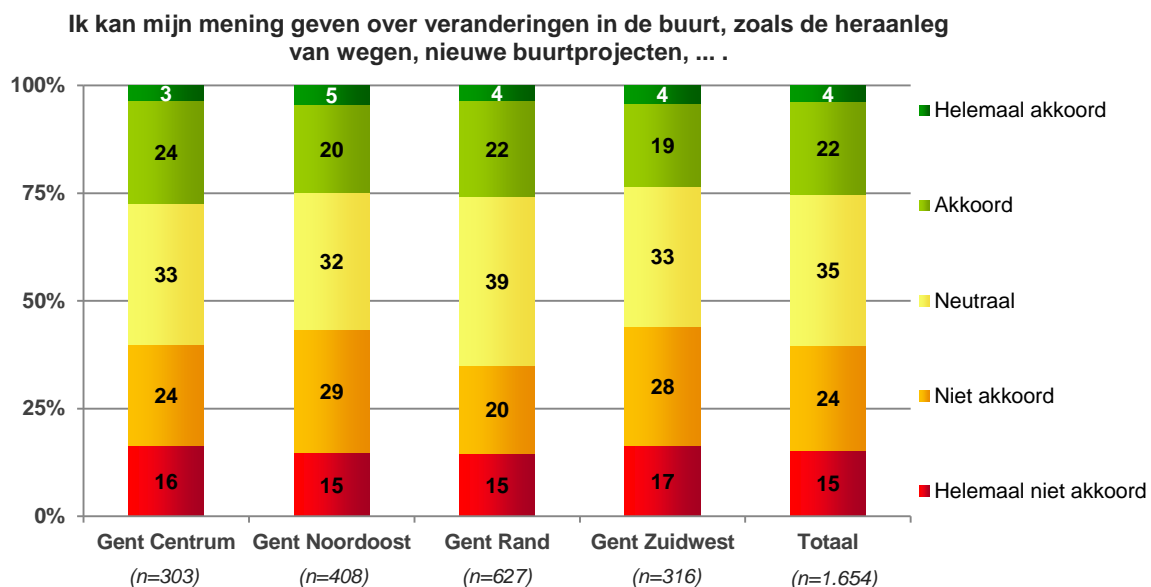
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er kan hier geen significant verschil tussen de stadsdelen opgetekend worden.
- Noch de leeftijd, noch het diploma heeft een invloed op de mening van de respondenten.
- Naar geslacht kan er tevens geen significant verschil opgetekend worden.
- Dit is ook het geval voor wat de verschillen tussen de onderscheiden tewerkstellingsstatuten betreffen.
- De respondenten die wonen binnen de stadsring vinden significant meer dan zij die buiten de R40 wonen, dat zij voldoende informatie krijgen van het Mobiliteitsbedrijf over de mobiliteitsveranderingen (resp. 35% t.o.v. 29%). Omgekeerd is het verschil ook significant (niet akkoord: 38% buiten de stadsring t.o.v. 32% binnen de stadsring).
- Voor wat de verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring betreffen, 41% van de respondenten die werken/naar school gaan binnen de R40 vindt dat zij voldoende informatie krijgen tegenover 35% van zij die buiten de stadsring gaan werken of school lopen. Het verschil is significant.

3.3.4.3 STELLING: IK KAN MIJN MENING GEVEN OVER VERANDERINGEN IN DE BUURT

Vier op de tien respondenten stellen dat zij niet hun mening kunnen geven over veranderingen in de buurt, zoals de heraanleg van wegen, nieuwe buurtprojecten enz. Een kwart (25%) vindt dat zij wel hierover hun mening kunnen geven. 35% blijft neutraal.

Figuur 61: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (3), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 4 'geen antwoord'; 211 'niet van toepassing')

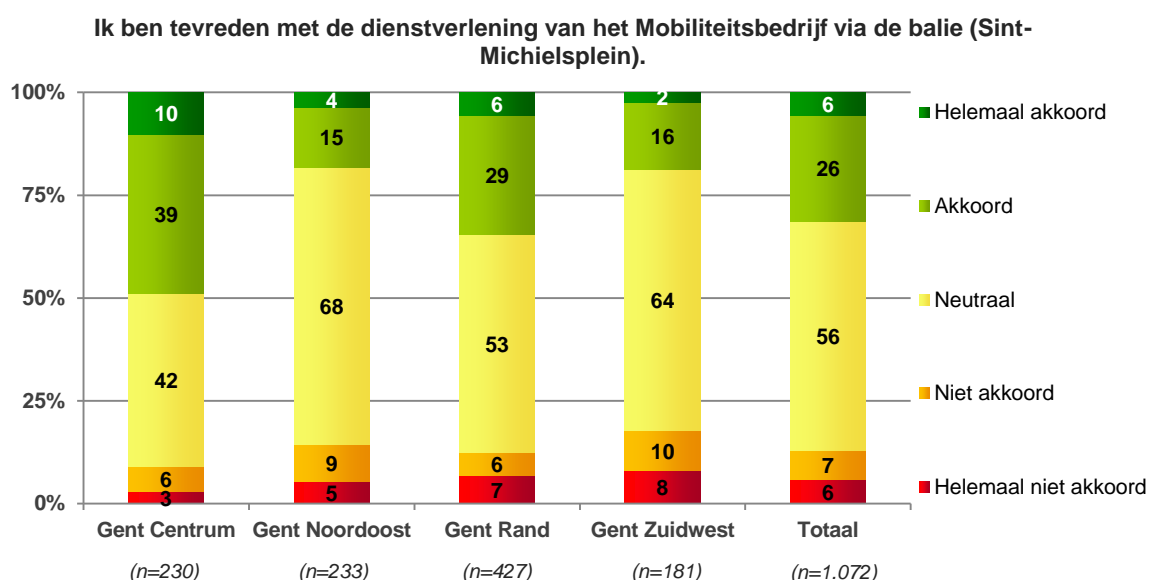
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Op niveau van de stadsdelen, zien we dat de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest significant vaker stellen dat zij hun mening niet kunnen geven over veranderingen in de buurt dan de respondenten van Gent Rand (resp. 44% en 45% t.o.v. 40%).
- Naar leeftijd noteren we geen verband.
- Met het diploma is er een zwakke positieve correlatie (0,050).
- De verschillen tussen mannen en vrouwen enerzijds en tussen de tewerkstellingsstatuten anderzijds zijn niet significant.
- 42% van de respondenten die wonen buiten de stadsring vindt dat zij hun mening niet kunnen geven tegenover 34% van zij die woonachtig zijn binnen de stadsring. Het verschil is significant. Omgekeerd noteren we ook een significant verschil (akkoord: 29% binnen de stadsring t.o.v. 24% buiten de stadsring).
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

3.3.4.4 STELLING: IK BEN TEVREDEN MET DE DIENSTVERLENING VAN HET MOBILITEITSBEDRIJF VIA DE BALIE

32% van de betrokken respondenten is tevreden met de dienstverlening van het Mobiliteitsbedrijf via de balie (Sint-Michielsplein). 13% is niet tevreden. Meer dan de helft van de respondenten (56%) spreekt zich noch in positieve, noch in negatieve zin uit.

Figuur 62: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (4), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 7 'geen antwoord'; 789 'niet van toepassing')

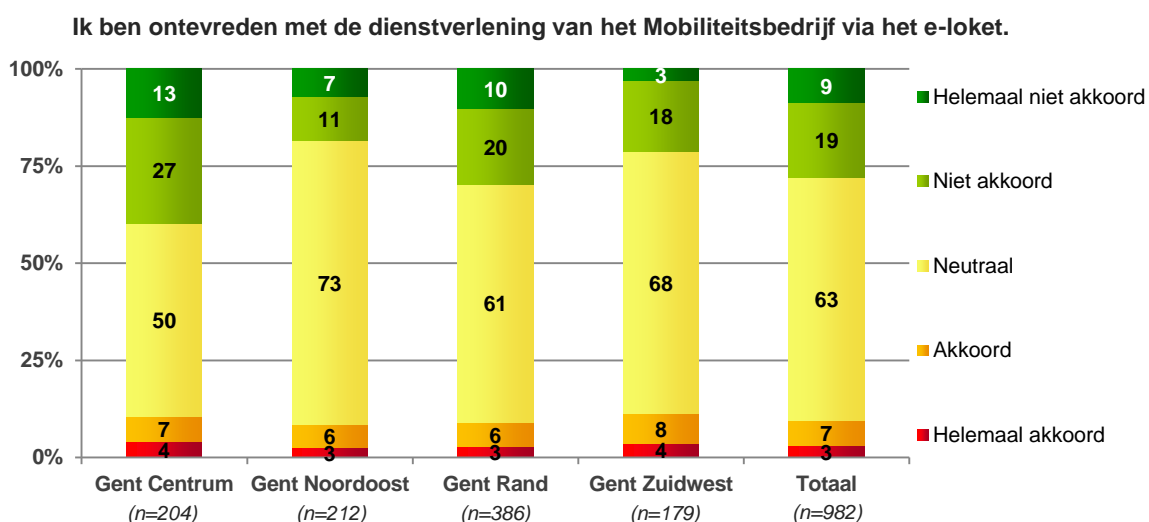
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het aandeel neutralen is significant lager in Gent Centrum dan in de andere stadsdelen (resp. 42% t.o.v. 68%, 53% en 64%). De respondenten van Gent Centrum zijn dan weer significant meer tevreden met de dienstverlening aan de balie dan de respondenten van de overige stadsdelen (resp. 49% t.o.v. 19%, 35% en 18%). Het verschil tussen het aandeel tevreden respondenten van Gent Rand met de resp. aandelen van Gent Noordoost en Gent Zuidwest is significant (resp. 35% t.o.v. 19% en 18%).
- Leeftijd heeft een zwakke negatieve invloed (-0,091) op de tevredenheid met de baliewerking; met het diploma is de correlatie zwak positief (0,090).
- Het geslacht maar tevens de tewerkstellingsstatuten hebben geen invloed op het al dan niet tevreden zijn met de baliedienstverlening.
- De respondenten die wonen binnen de stadsring zijn significant aanzienlijk meer tevreden met de baliedienstverlening dan zij die buiten de stadsring woonachtig zijn (resp. 43% t.o.v. 25%). Deze laatste groep laat een significant hoger aandeel neutraal antwoord optekenen dan bij de andere groep (resp. 61% t.o.v. 47%).
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

3.3.4.5 STELLING: IK BEN ONTEVREDEN MET DE DIENSTVERLENING VAN HET MOBILITEITSBEDRIJF VIA HET E-LOKET

28% van de Gentenaren zijn tevreden met de dienstverlening van het Mobiliteitsbedrijf via het e-loket en 10% is ontevreden. Uit onderstaande grafiek, blijkt ook hier het hoge aandeel neutralen (63%).

Figuur 63: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (5), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 13 'geen antwoord'; 874 'niet van toepassing')

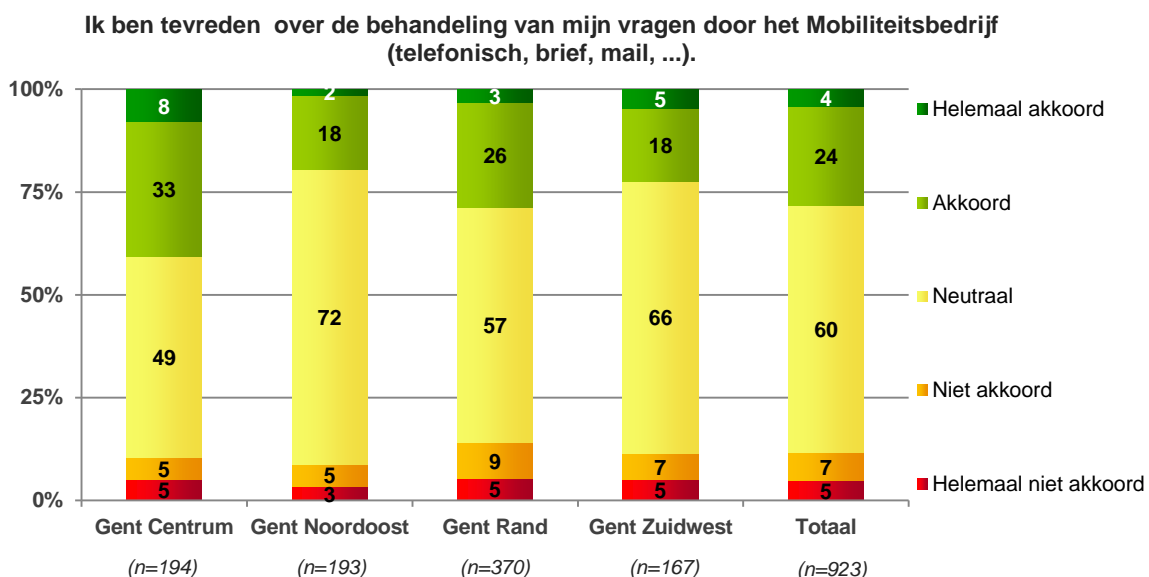
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het aandeel neutralen is significant lager in Gent Centrum dan in de andere stadsdelen (resp. 50% t.o.v. 73%, 61% en 68%). De respondenten van Gent Centrum maar ook van Gent Rand zijn dan weer significant meer tevreden over de dienstverlening via het e-loket dan de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 40% t.o.v. 18% en 21%).
- We vinden geen verband met leeftijd, diploma en het geslacht van de respondenten.
- Naar tewerkstellingsstatuut kan enkel een significant verschil tussen het aandeel neutrale antwoorden van de niet-beroepsactieven met dit van de werkenden genoteerd worden (resp. 70% t.o.v. 59%).
- De respondenten die wonen binnen de stadsring zijn significant meer tevreden met de e-loket-dienstverlening dan zij die buiten de stadsring woonachtig zijn (resp. 33% t.o.v. 25%). Deze laatste groep laat ook een significant hoger aandeel neutraal antwoord optekenen dan bij de andere groep (resp. 65% t.o.v. 57%).
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

3.3.4.6 STELLING: IK BEN TEVREDEN OVER DE BEHANDELING VAN MIJN VRAGEN DOOR HET MOBILITEITSBEDRIJF

28% van de respondenten is tevreden over de behandeling van haar / zijn vragen door het Mobiliteitsbedrijf (telefonisch, brief, mail, ...). 12% is ontevreden en 3 op de 5 respondenten (60%) geeft een neutraal antwoord.

Figuur 64: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (6), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 10 'geen antwoord'; 935 'niet van toepassing')

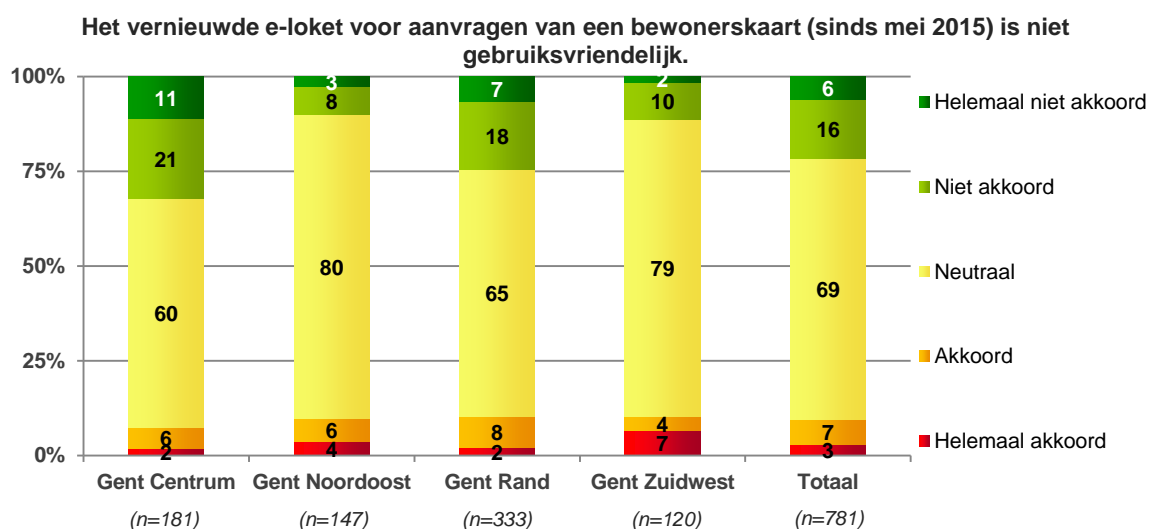
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het aandeel respondenten dat tevreden is, ligt in Gent Centrum significant hoger dan in Gent Rand, Gent Zuidwest en Gent Noordoost (resp. 41% t.o.v. 29%, 23% en 20%). De respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest laten dan weer een significant hoger aandeel neutralen noteren dan in Gent Centrum (resp. 72% en 66% t.o. 49%). Het verschil tussen het aandeel neutralen in Gent Noordoost en Gent Rand is eveneens significant (resp. 72% t.o.v. 57%).
- De leeftijd vertoont een negatieve correlatie (- 0,171): hoe jonger de respondent, hoe meer tevreden hij/zij over de behandeling van vragen.
- Met het diploma van de respondenten is er een zwak positief (0,087) verband.
- De verschillen tussen de mannen en de vrouwen zijn niet significant.
- Naar tewerkstellingsstatuut blijkt dat de nog schoolgaanden en de werkenden – in vergelijking met niet-beroepsactieven - significant meer tevreden zijn over de behandeling van de vragen door het Mobiliteitsbedrijf (resp. 34% en 30% t.o.v. 20%).
- De respondenten die wonen binnen de stadsring blijken significant meer tevreden te zijn over de behandeling van hun vragen door het Mobiliteitsbedrijf ten opzichte van de respondenten die buiten de stadsring woonachtig zijn (resp. 35% t.o.v. 24%). Voor wat deze laatste groep betreft, hier noteren we ook een significant hoger aandeel neutrale antwoorden ten opzichte van de andere groep (resp. 63% t.o.v. 54%).
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

3.3.4.7 STELLING: HET VERNIEUWDE E-LOKET VOOR AANVRAGEN VAN EEN BEWONERSKAART IS NIET GEBRUIKSVRIENDELIJK

Bijna een kwart van de respondenten (24%) vindt het vernieuwde e-loket voor aanvragen van een bewonerskaart (sinds mei 2015) gebruiksvriendelijk. Voor 10% is dit loket niet gebruiksvriendelijk. 69% van de respondenten is neutraal.

Figuur 65: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (7), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 11 'geen antwoord'; 1.077 'niet van toepassing')

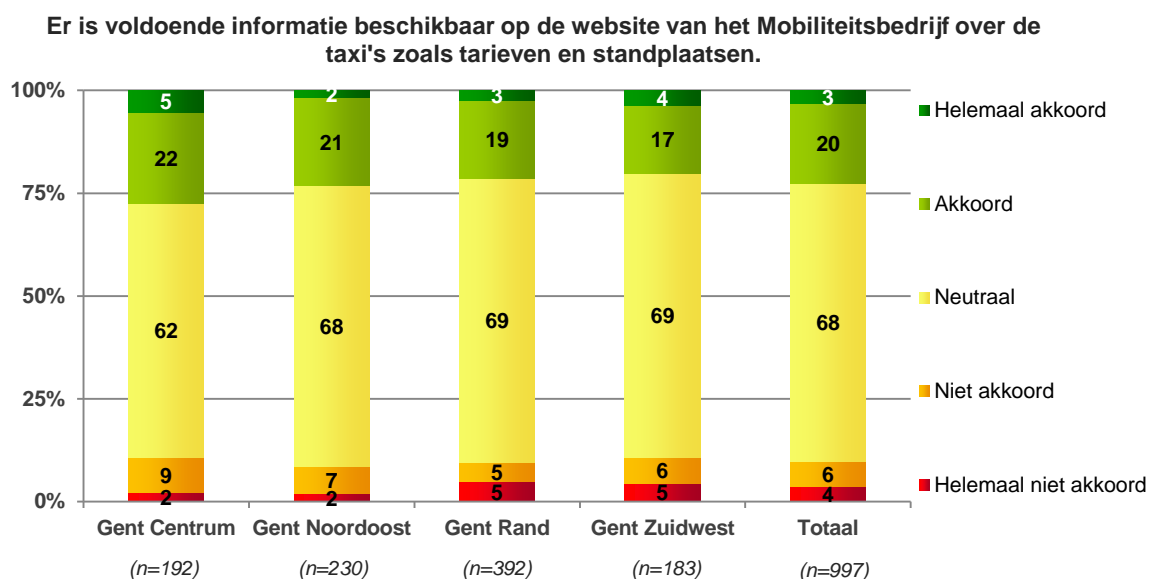
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Wie in Gent Centrum en Gent Rand woont, vinden het e-loket significant gebruiksvriendelijker dan de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 32% en 25% t.o.v. 11% en 12%). In deze stadsdelen ligt dan weer het aandeel neutraal antwoord significant aanzienlijk hoger dan in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 80% en 79% t.o.v. 60% en 65%).
- De leeftijd heeft een zwakke positieve (0,072) invloed op de mening van de respondenten (! Negatief geformuleerde stelling): hoe ouder men is, hoe meer ongebruiksvriendelijk het loket wordt bevonden.
- Met het diploma noteren we een negatieve correlatie (-0,143): hoe lager opgeleid, hoe meer ongebruiksvriendelijk.
- Betreffende het geslacht, is er geen significant verschil.
- Kijken we naar de verschillen op niveau van de tewerkstellingsstatuten, dan blijkt dat de werkenden significant vaker het vernieuwde e-loket gebruiksvriendelijk vinden dan de werklozen en de niet-beroepsactieven (resp. 26% t.o.v. 6% en 14%). 17% van de nog schoolgaanden vindt het e-loket niet gebruiksvriendelijk; dit aandeel is significant hoger dan dit van de werkenden (7%). Het verschil tussen het aandeel neutrale antwoorden van de niet-beroepsactieven is significant met dit van de nog schoolgaanden (resp. 76% t.o.v. 61%).
- 30% van de Gentenaren die wonen binnen de stadsring vindt het vernieuwde e-loket gebruiksvriendelijk tegenover 16% die woonachtig zijn buiten de stadsring; het verschil is significant. Het aandeel respondenten dat een neutraal antwoord gaf, is hoog (69%). Dit is significant hoger binnen de groep van respondenten woonachtig buiten de R40 ten opzichte van zij die binnen de stadsring wonen (resp. 75% t.o.v. 59%).
- De verschillen naar ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

3.3.4.8 STELLING: ER IS VOLDOENDE INFORMATIE BESCHIKBAAR OP DE WEBSITE VAN HET MOBILITEITSBEDRIJF OVER TAXI'S

Naast de 68% Gentenaren die geen uitgesproken mening hebben t.a.v. de stelling dat er voldoende informatie beschikbaar is op de website van het Mobiliteitsbedrijf over de taxi's, gaat 23% hiermee akkoord en 10% niet.

Figuur 66: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (8), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 14 'geen antwoord'; 858 'niet van toepassing')

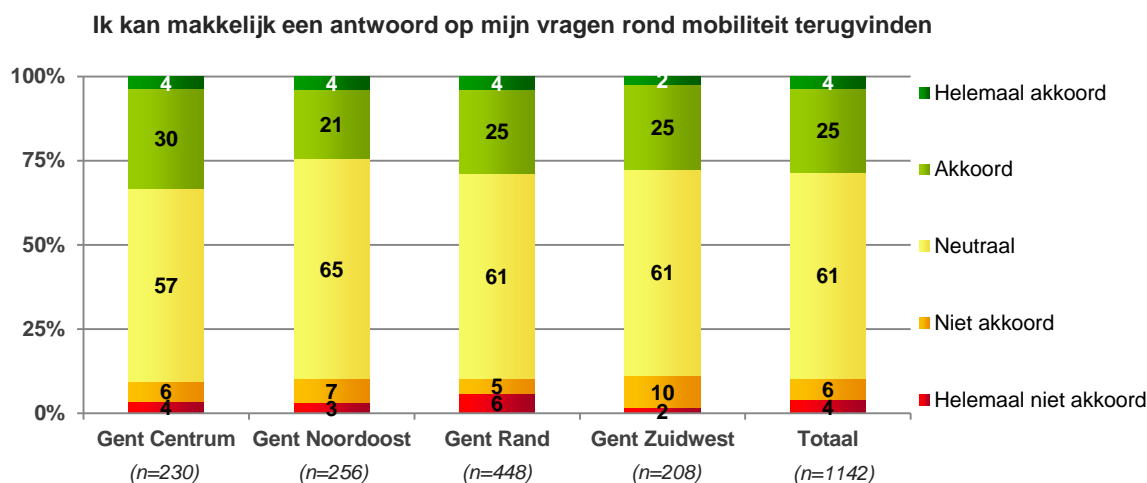
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen zijn niet significant. Het standpunt van de respondent wordt niet beïnvloed door zijn/haar diploma. De leeftijd vertoont een negatieve correlatie (-0,122): hoe jonger, hoe meer de informatie op de website als voldoende beschikbaar wordt bevonden.
- Volgens 12% van de mannen is er onvoldoende informatie beschikbaar op de website van het Mobiliteitsbedrijf over de taxi's; een aandeel significant hoger dan dit van de vrouwen (7%).
- 34% van de nog schoolgaanden ten opzichte van telkens 21% van de werkenden en de niet-beroepsactieven stellen dat er voldoende informatie beschikbaar is, waarbij de verschillen significant zijn. De beroepsactieven laten dan weer een significant hoger aandeel neutrale antwoorden noteren dan de nog schoolgaanden (resp. 70% t.o.v. 57%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn niet significant.
- Deze vaststelling geldt tevens voor de ligging van het werk / school binnen of buiten de stadsring.

3.3.4.9 **STELLING: IK KAN MAKKELIJK EEN ANTWOORD OP MIJN VRAGEN ROND MOBILITEIT TERUGVINDEN OP DE WEBSITE VAN HET MOBILITEITSBEDRIJF**

Volgens 29% van de Gentenaren kan men makkelijk een antwoord op hun vragen rond mobiliteit terugvinden op de website van het Mobiliteitsbedrijf. 10% vindt dit niet makkelijk en 61% is neutraal.

Figuur 67: Mening omtrent dienstverlening Mobiliteitsbedrijf stad Gent (9), naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 17 'geen antwoord'; 709 'niet van toepassing')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Op stadsdeelniveau zijn er geen significante verschillen vast te stellen.
- Zoals ook hoger het geval was, is er een negatief verband (-0,155) met de leeftijd van de respondent: hoe jonger de respondent, hoe makkelijker men een antwoordt vindt op de website.
- Het diploma heeft geen invloed.
- Tussen mannen en vrouwen zijn de verschillen niet significant.
- Deze stelling wordt significant vaker onderschreven door de nog schoolgaanden dan de werkenden en de niet-beroepsactieven (resp. 39% t.o.v. 28% en 22%). 67% van de niet-beroepsactieven is neutraal; dit is een significant hoger aandeel dan wordt opgetekend bij de nog schoolgaanden (51%).
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats maar ook van het werk / school buiten of binnen de stadsring zijn niet significant.

3.3.5 Suggesties van Gentenaren

In de vragenlijst werd ruimte voorzien om opmerkingen of suggesties te noteren betreffende het mobiliteitsbeleid in Gent. Ongeveer 408 respondenten heeft hiervan gebruik gemaakt. Al de bemerkningen en suggesties zijn opgenomen in het bijlagenrapport.

3.4 Verplaatsingsgedrag - algemeen

Zoals reeds eerder aangegeven, wordt bij de beschrijving van de resultaten betreffende het verplaatsingsgedrag een 2-deling gemaakt naar enerzijds het eerder 'algemeen' verplaatsingsgedrag en anderzijds het 'gedetailleerd' verplaatsingsgedrag middels het verplaatsingsdagboekje.

De resultaten van dit verplaatsingsdagboekje wordt in een afzonderlijk - volgend - punt besproken.

In dit gedeelte wordt getracht een beeld te krijgen van de vervoermiddelen waarover men in het gezin beschikt, inclusief een elektrische fiets. Ook wordt nagegaan of het gezin gebruik maakt van autodelen en de taxi.

Verder wordt beschreven hoe vaak men zich te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer en met de wagen verplaatst naar een reeks bestemmingen.

Het stallen/parkeren van de fiets en de wagen komt tevens aan bod, dit zowel thuis als op het werk of de school. Ook wordt getracht een zicht te krijgen op de afstand van de geparkeerde wagen tot de woning/werk/school en of men een financiële tussenkomst heeft van derden bij het parkeren in omgeving van werk/school.

3.4.1 Voertuigen in het gezin

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

TOTAAL AANTAL WAGENS IN HET GEZIN
--

Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 1,2 wagens, zijnde het totaal van de eigen wagens en bedrijfswagens.

53% van de respondenten heeft in totaal één wagen in het gezin, 27% heeft er twee en 4% heeft er drie of meer. Het aandeel respondenten dat géén wagen heeft, bedraagt 16%.

Tabel 40 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Totaal aan wagens¹⁹ (incl. elektrische)

# wagens	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	85	25,1	35	7,5	160	22,8	22	6,2	302	16,2
1	193	57,3	236	50,3	400	57,1	165	46,3	994	53,3
2	52	15,3	164	35,0	131	18,7	148	41,4	495	26,5
3 of meer	8	2,3	34	7,2	10	1,4	22	6,1	74	4,0
Totaal	337	100,0	470	100,0	700	100,0	358	100,0	1865	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>	<i>2</i>	<i>0,3</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>4</i>	<i>0,6</i>
Gemiddelde	1,0		1,4		1,0		1,5		1,2	

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het aandeel respondenten dat geen wagen heeft, ligt significant hoger in Gent Centrum en Gent Rand ten aanzien van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 25% en 23% t.o.v. 8% en 6%). Het gemiddeld aantal wagens bedraagt er resp. telkens 1,0 en 1,1; hetgeen significant lager is dan voor Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 1,4 en 1,5 wagens).
- Het geslacht blijkt geen invloed te hebben op het aantal eigen wagens, het aantal bedrijfswagens en het totaal aantal wagens in het gezin.
- De respondenten die woonachtig zijn buiten de stadsring hebben gemiddeld 1,3 wagens in het gezin (eigen en bedrijf incl. elektrische) tegenover gemiddeld 0,9 wagens in het gezin binnen de stadsring. Dit verschil is significant.
- De respondenten waarvan de school/het werk gelegen is buiten de stadsring laten weten gemiddeld 1,3 wagens in het gezin te hebben, wat significant meer is dan gemiddeld 1,1 wagen in het gezin van de respondenten waarvan het werk/de school gelegen binnen de stadsring.

AANTAL EIGEN WAGENS IN HET GEZIN

Gemiddeld beschikt de respondent (i.c. zijn/haar gezin) over 1 eigen wagen.

Bijna zes op tien respondenten (57%) geven aan één wagen in het gezin te hebben. 17% heeft twee eigen wagens thuis en 2% heeft er drie of meer. Een kwart van alle respondenten (24%) heeft géén wagen in het gezin.

Het aantal wagens in het gezin ligt in Gent Centrum en Gent Rand significant lager dan in Gent Noordoost en Gent Zuidwest. Respectievelijk heeft men er gemiddeld 0,74 en 0,83 wagens t.o.v. resp. telkens 1,2.

¹⁹ Het betreft het totaal van wagens in het gezin, zijnde eigen wagens en bedrijfswagens incl. elektrische.

Tabel 41 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Eigen wagen (incl. elektrische)²⁰

# wagens	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	124	37,0	62	13,2	203	29,1	58	16,3	447	24,1
1	183	54,4	274	58,8	411	59,0	187	52,2	1055	56,8
2	24	7,3	110	23,5	78	11,3	103	28,7	315	17,0
3 of meer	5	1,4	21	4,4	5	0,7	10	2,8	40	2,1
Totaal	336	100,0	466	100,0	697	100,0	358	100,0	1857	100,0
<i>Geen antwoord</i>	2	0,6	5	1,0	5	0,7	0	0,0	12	0,6
Gemiddelde	0,7		1,2		0,8		1,2		1,0	

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 gemiddeld 1,0 eigen wagens, heeft men bijkomend in het gezin gemiddeld 0,2 bedrijfswagens.

In Gent Zuidwesten Gent Noordoost heeft men significant vaker een bedrijfswagen in het gezin dan in Gent Rand, met name gemiddeld resp. 0,3 en 0,24 ten opzichte van 0,15.

Tabel 42 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Bedrijfswagen (incl. elektrische)

# bedrijfs-wagens	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	270	80,4	370	79,4	599	86,0	265	74,2	1505	81,1
1	58	17,1	83	17,7	88	12,7	76	21,3	305	16,4
2	8	2,3	12	2,6	9	1,3	16	4,5	45	2,4
3 of meer	0	0,0	1	0,2	0	0,0	0	0,0	1	0,1
Totaal	336	100,0	466	100,0	697	100,0	358	100,0	1857	100,0
<i>Geen antwoord</i>	2	0,6	5	1,0	5	0,7	0	0,0	12	0,6
Gemiddelde	0,2		0,2		0,2		0,3		0,2	

²⁰ Uitgezonderd bedrijfswagens.

3.4.1.2 AANTAL MOTORS IN HET GEZIN

7% van de respondenten heeft één of meerdere motors in het gezin. Gemiddeld heeft men 0,1 motors.

Tabel 43 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Motor (incl. elektrische)

# motors	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	320	94,6	433	92,0	680	96,9	329	92,1	1762	93,0
1	15	4,3	36	7,7	18	2,6	28	7,7	97	6,4
2	3	0,8	2	0,4	4	0,5	1	0,2	9	0,6
3 of meer	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,1
Totaal	338	100,0	471	100,0	702	100,0	358	100,0	1869	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>
Gemiddelde	0,1		0,1		0,04		0,1		0,1	

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- In Gent Noordoost en Gent Zuidwest zijn er significant meer respondenten die een motor hebben in Gent Rand (resp. telkens 8% t.o.v. 5%). Het gemiddeld aantal motors bedraagt in Gent Noordoost 1,0; hetgeen significant hoger is dan in Gent Rand (0,04).
- Naar geslacht, zien we dat mannen significant meer over 1 motor in het gezin beschikken dan vrouwen (resp. 6% t.o.v. 4%).
- De ligging van de woonplaats maar ook de werk-/schoolplaats binnen of buiten de stadsring heeft geen invloed op het aantal motors in het gezin.

3.4.1.3 AANTAL BROMFIETSEN IN HET GEZIN

Het aantal respondenten waarvan het gezin één (of meerdere) bromfiets(en) heeft, blijkt beperkt tot 5%. Gemiddeld heeft men 0,1 bromfietsen in het gezin.

Tabel 44 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Bromfiets (incl. elektrische)

# bromfietsen	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	330	97,5	449	95,3	667	95,1	333	93,2	1779	95,2
1	7	2,0	21	4,4	31	4,5	21	5,8	79	4,2
2	1	0,3	1	0,3	3	0,5	3	0,8	9	0,5
3 of meer	1	0,2	0	0,0	0	0,0	1	0,2	1	0,1
Totaal	338	100,0	471	100,0	702	100,0	358	100,0	1869	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>
Gemiddelde	0,03		0,1		0,1		0,1		0,1	

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen, maar ook naar geslacht zijn niet significant.
- De ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring heeft ook geen invloed op het aantal bromfietsen in het gezin.
- Dit is ook het geval voor wat de ligging van de werk- en schoolplaats binnen of buiten de stadsring betreft.

3.4.1.4 AANTAL FIETSEN IN HET GEZIN

Bij 8% van de respondenten beschikt het gezin niet over een fiets. 19% heeft één fiets, 27% heeft er twee en 46% heeft in het gezin drie of meer fietsen. Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 2,8 fietsen.

Tabel 45 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Fiets (incl. elektrische)

# fietsen	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	32	9,8	34	7,3	66	9,6	8	2,2	140	7,6
1	72	21,9	74	15,9	160	23,3	40	11,1	346	18,8
2	113	34,1	119	25,4	161	23,4	105	29,4	497	27,0
3	44	13,4	80	17,2	115	16,7	60	16,7	299	16,2
4	30	9,1	65	13,8	94	13,7	68	19,0	256	13,9
5 of meer	39	11,7	95	20,4	91	13,3	77	21,6	302	16,4
Totaal	330	100,0	468	100,0	687	100,0	357	100,0	1841	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>8</i>	<i>2,5</i>	<i>3</i>	<i>0,7</i>	<i>16</i>	<i>2,2</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>28</i>	<i>1,5</i>
Gemiddelde	2,4		3,0		2,6		3,4		2,8	

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het gemiddeld aantal fietsen in het gezin schommelt al naargelang het stadsdeel waarin de respondent woonachtig is. In Gent Centrum en Gent Rand heeft het gezin van de respondenten resp. gemiddeld 2,4 en 2,6 fietsen. Dit is significant lager dan het gemiddelde van 3,0 fietsen voor Gent Noordoost en 3,4 voor Gent Zuidwest.
- Mannen laten weten over gemiddeld 3 fietsen in het gezin te beschikken; dit is significant meer dan het gemiddelde van 2,6 fietsen bij de vrouwen.
- Hooggeschoolden stellen dat zij in het gezin over gemiddeld 3 fietsen beschikken. Dit is significant meer dan het gemiddeld aantal bij de middengeschoolden (2,3) en de laaggeschoolden (1,8).
- De respondenten die woonachtig zijn buiten de stadsring hebben gemiddeld 3 fietsen in het gezin tegenover gemiddeld 2,4 fietsen in het gezin binnen de stadsring. Dit verschil is significant.
- De ligging van de werk- en schoolplaats binnen of buiten de stadsring heeft geen invloed op het aantal fietsen in het gezin.

3.4.1.5 ELEKTRISCHE FIETS

8% van alle ondervraagden beschikt over een elektrische fiets.

Tabel 46 : Beschikken over elektrische fiets, naar stadsdeel

	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Neen	321	94,8	422	89,8	651	92,7	317	88,8	1710	91,6
Ja	18	5,2	48	10,2	51	7,3	40	11,2	157	8,4
Totaal	338	100,0	470	100,0	702	100,0	357	100,0	1867	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>	<i>2</i>	<i>0,1</i>

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Op niveau van de stadsdelen zien we dat de inwoners van Gent Rand significant meer over een elektrische fiets beschikken dan in Gent Centrum (resp. 11% t.o.v. 5%).
- Het geslacht blijkt geen invloed te hebben op het al dan niet beschikken over een elektrische fiets.
- De respondenten tussen 20 en 39 jaar oud beschikken significant minder over een elektrische fiets dan de overige leeftijdscategorieën.
- Het al dan niet hebben van een elektrische fiets geeft geen significant verschillen naar onderwijsniveau.
- 13% van de niet-beroepsactieven heeft een elektrische fiets; dit is een significant hoger aandeel dan bij de werkenden (7%).
- Naar ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring, stellen we vast dat de respondenten die wonen binnen de stadsring significant vaker niet beschikken over een elektrische fiets dan de respondenten van buiten de stadsring (resp. 94% t.o.v. 90%).
- Naar ligging van de werk- en schoolplaats binnen of buiten de stadsring noteren we geen significante verschillen.

REDEN VAN NIET BESCHIKKEN OVER ELEKTRISCHE FIETS

Aan de respondenten die hebben geantwoord dat zij niet beschikken over een elektrische fiets, werd vervolgens de vraag gesteld wat de reden hiervan is.

De meest vernoemde reden is dat een gewone fiets als voldoende / gezond wordt beschouwd (39%). Op de tweede plaats komt te duur (29%), gevolgd door 23% van de respondenten die stellen er geen behoefte aan te hebben.

De verschillen op niveau van de stadsdelen zijn niet significant.

Tabel 47 : Redenen van niet-beschikken over elektrische fiets, naar stadsdeel

	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Gewone fiets is voldoende (gezond)	73	38,0	108	41,8	157	38,4	79	38,4	417	39,2
Te duur	48	24,8	76	29,2	125	30,7	65	31,4	313	29,4
Geen behoefte aan	53	27,4	52	20,3	95	23,3	47	23,1	248	23,2
Ik fiets weinig of niet	19	9,7	23	8,8	32	7,9	12	5,8	86	8,0
Te gevaarlijk	6	3,2	8	2,9	10	2,6	6	2,7	30	2,8
Te groot risico op diefstal	5	2,3	4	1,5	8	1,8	7	3,2	23	2,1
Ik doe enkel korte afstanden	3	1,8	7	2,7	6	1,4	3	1,3	19	1,8
Niet ecologisch	1	0,3	3	1,0	5	1,3	6	2,7	14	1,3
Ik overweeg het	0	0,0	4	1,5	2	0,4	3	1,7	9	0,9
Nog geen duidelijkheid over wetgeving (helm, verzekering, ...)	0	0,0	0	0,0	8	1,8	0	0,0	8	0,8
Elektrische fietsen zijn te zwaar	2	1,2	2	0,8	0	0,0	1	0,5	6	0,5
Ik kan die niet (veilig) stallen	4	1,9	1	0,3	1	0,3	0	0,0	6	0,6
Woon/werk-afstand is te ver	0	0,0	1	0,3	1	0,3	1	0,4	3	0,3
Ik ken dit niet	0	0,0	1	0,3	2	0,6	0	0,0	3	0,3
Nog niet over nagedacht	1	0,3	1	0,3	0	0,0	2	1,0	3	0,3
Elektrische fietsen zijn onbetrouwbaar	1	0,3	1	0,5	0	0,0	0	0,0	2	0,2
Er zijn onvoldoende laadpalen	0	0,0	1	0,3	0	0,0	0	0,0	1	0,1
Elektrische fiets kan onvoldoende km overbruggen	0	0,0	1	0,3	0	0,0	0	0,0	1	0,1
Ik leen die van mijn ouders	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,4	1	0,1
Totaal	192	100,0	259	100,0	408	100,0	206	100,0	1065	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>129</i>	<i>40,1</i>	<i>164</i>	<i>38,7</i>	<i>243</i>	<i>37,3</i>	<i>111</i>	<i>35,0</i>	<i>646</i>	<i>37,7</i>

3.4.2 Gebruik maken van autodelen door gezin

8% van alle respondenten stelt dat het gezin gebruik maakt van autodelen (Cambio, Autopia, Dégage, ...).

Zij die gebruik maken van autodelen, laten weten dat het gezin de autodeelwagen voornamelijk minder dan 1 keer per maand gebruikt (38%). 33% doet dit 1 of meerdere keren per maand en 29% gebruikt de autodeelwagen 1 of meerdere keren per week.

Tabel 48 : Gebruik maken van autodelen/autodeelwagen (Cambio, Autopia, Dégage, ...) door gezin, naar stadsdeel

	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Neen	301	90,2	436	95,3	621	90,0	335	95,3	1694	92,3
Ja	33	9,8	22	4,7	69	10,0	17	4,7	141	7,7
<i>Ja, 1 of meerdere keren per week</i>	7	2,0	8	1,7	22	3,3	4	1,2	41	2,2
<i>Ja, 1 of meerdere keren / maand</i>	11	3,4	7	1,6	24	3,5	4	1,0	46	2,5
<i>Ja, < 1 keer / maand</i>	15	4,4	7	1,4	23	3,3	409	2,5	53	2,9
Totaal	334	100,0	458	100,0	691	100,0	352	100,0	1834	100,0
<i>Geen antwoord</i>	4	1,3	13	2,8	12	1,6	6	1,6	35	1,9

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN BETREFFENDE AL DAN NIET GEBRUIK

- Het algemeen cijfer schommelt al naargelang het stadsdeel waarin de respondent woonachtig is. In Gent Centrum maakt het gezin van de respondenten significant meer gebruik van autodelen dan in Gent Noordoost (resp. 10% t.o.v. 5%). Het verschil in gebruik van autodelen tussen de respondenten van Gent Rand en Gent Noordoost enerzijds en Gent Zuidwest anderzijds is eveneens significant (resp. 10% t.o.v. telkens 5%). Omgekeerd zien we dan ook dat de gezinnen van de respondenten van Gent Noordoost significant minder gebruik maken van autodelen dan zij die wonen in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 95% t.o.v. telkens 90%). Voor de gezinnen van Gent Zuidwest noteren we ook een significant minder gebruik van autodelen dan in Gent Rand (resp. 95% t.o.v. 90%).
- De verschillen naar geslacht zijn niet significant.
- Naar leeftijd kunnen we vaststellen dat de leeftijdsgroep 10-19 jaar alsook de categorie 30-39 jaar significant meer gebruik maken van autodelen dan de oudste leeftijdsgroepen 60-69 jaar en 70-79 jaar (resp. telkens 12% t.o.v. telkens 3%).
- Naar onderwijsniveau zien we dat 9% van de hooggeschoolde respondenten in het gezin gebruik maakt van autodelen; een aandeel dat significant hoger is dan het aandeel van de laaggeschoolden (4%).
- Naar ligging van de woonplaats van de respondenten binnen of buiten de stadsring kunnen geen significante verschillen opgetekend worden.

Resultaten onderzoek

- Naar ligging van de school- en werkplaats binnen of buiten de R40 zijn er wel verschillen: 12% van de respondenten die werken of naar school gaan binnen de stadsring gebruikt in het gezin een autodeelwagen; dit is een significant hoger aandeel dan dit van de respondenten waarvan het werk of school gelegen is buiten de stadsring (8%).

REDEN VAN NIET -GEBRUIK VAN AUTODEELWAGEN
--

92% van alle respondenten gebruikt geen autodeelwagen. De voornaamste reden om geen gebruik te maken van autodelen is dat men een eigen wagen heeft (62%).

Enkel het verschil tussen het betreffende aandeel van Gent Zuidwest en Gent Rand is significant (resp. 70% t.o.v. 56%).

Tabel 49 : Redenen van geen gebruik maken van autodelen/autodeelwagen, naar stadsdeel

	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
We hebben een eigen wagen	112	61,4	155	64,6	194	55,8	122	69,9	583	61,7
Te frequente / lange / onregelmatige verplaatsingen	11	6,3	17	7,1	37	10,5	13	7,2	78	8,2
Geen wagen nodig	16	8,8	7	3,0	29	8,3	7	4,2	60	6,3
Ik ken dat niet	7	3,8	19	8,1	14	4,1	6	3,3	46	4,9
Niet handig / gebruiksvriendelijk / flexibel	8	4,4	14	5,7	17	4,9	5	3,1	44	4,7
Geen rijbewijs / Mag of kan niet rijden	13	7,1	3	1,3	22	6,2	2	1,2	40	4,2
Te duur	10	5,5	5	1,9	15	4,4	3	1,9	33	3,5
Geen aanbod in de buurt	1	0,4	17	6,9	3	0,8	13	7,7	33	3,5
Ik kan wagen van familie of vrienden lenen	6	3,3	1	0,4	10	2,8	1	,4	17	1,8
Principieel tegen autodelen	0	0,0	6	2,4	8	2,2	0	0,0	13	1,4
Ik overweeg het wel voor (nabije) toekomst	2	1,2	1	0,4	5	1,4	2	1,2	10	1,1
Nog niet over nagedacht	0	0,0	0	0,0	2	0,6	1	0,5	3	0,3
Moeten mindervalide persoon kunnen vervoeren	0	0,0	0	0,0	1	0,4	0	0,0	1	0,2
Huisdier moet meekunnen in auto	0	0,0	1	0,3	0	0,0	0	0,0	1	0,1
Ik gebruik Cambio via mijn bedrijf	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,1
Totaal	182	100,0	240	100,0	347	100,0	175	100,0	944	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>119</i>	<i>39,5</i>	<i>196</i>	<i>45,0</i>	<i>274</i>	<i>44,1</i>	<i>160</i>	<i>47,8</i>	<i>749</i>	<i>44,3</i>

3.4.3 Gebruik maken van taxi

38% van de ondervraagde Gentenaren maakt gebruik van de taxi.

Van zij die gebruik maken van een taxi, doet 6% dit op een quasi frequente basis (1 of meerdere keren per maand), 49% gebruikt de taxi 1 of meerderen keren per jaar en de overige 44% neemt de taxi minder dan 1 keer per jaar.

Tabel 50 : Gebruik maken van taxi, naar stadsdeel

	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Neen	175	52,0	323	68,9	424	60,6	241	67,7	1163	62,5
Ja	162	48,0	146	31,1	275	39,4	115	32,3	698	37,5
<i>Ja, 1 of meer keren/maand</i>	11	3,2	5	1,1	21	2,9	6	1,8	43	2,3
<i>Ja, 1 of meer keren/jaar</i>	91	26,9	71	15,1	132	18,9	51	14,5	345	18,5
<i>Ja, < 1 keer/jaar</i>	61	17,9	70	14,8	123	17,5	57	16,1	310	16,6
Totaal	338	100,0	469	100,0	699	100,0	356	100,0	1861	100,0
<i>Geen antwoord</i>	1	0,2	2	0,4	3	0,5	2	0,5	8	0,4

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

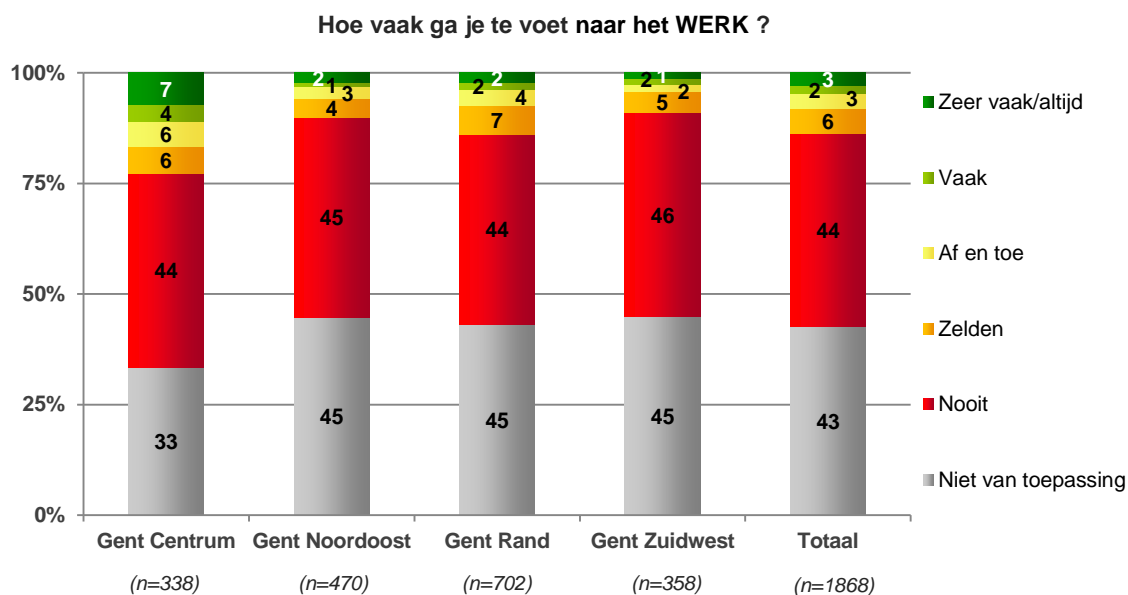
- De respondenten van Gent Centrum maken significant meer gebruik van een taxi dan zij van Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest (resp. 48% t.o.v. 31%, 39% en 32%). Ook het verschil tussen het aandeel respondenten van Gent Rand en Gent Noordoost is significant (resp. 32% en 31%). De cijfers van het niet-gebruik van de taxi verschillen eveneens onderling tussen de stadsdelen. Zo noteren we een significant hoger aandeel in Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest ten opzichte van Gent Centrum (resp. 69%, 61%, 68% t.o.v. 52%)
- Betreffende de frequentie van het taxigebruik naar stadsdelen kan enkel een significantie worden vastgesteld voor het gebruik 1 of meerdere keren per jaar: de respondenten van Gent Centrum maken significant meer gebruik van de taxi 1 of meerdere keren per jaar dan zij van de overige drie stadsdelen.
- Het geslacht blijkt het taxigebruik algemeen en de mate waarin, niet te beïnvloeden.
- De significantietoetsen naar leeftijd geven aan dat de respondenten van de leeftijdscategorie 20-29 jaar alsook de 30-39-jarigen significant meer gebruik maken van een taxi dan de jongste leeftijdsgroep 10-19 jaar (resp. 43% en 42% t.o.v. 27%).
- 40% van de hooggeschoolden alsook 40% van de middengeschoolden maken gebruik van een taxi. Het verschil met het aandeel bij de laaggeschoolden (31%) is significant.
- Naar tewerkstellingsstatuut kunnen we vaststellen dat de beroepsactieven significant meer gebruik maken van een taxi dan de schoolgaanden en de niet-beroepsactieven (resp. 42% t.o.v. 32% en 29%).
- De respondenten die wonen binnen de stadsring nemen significant vaker een taxi dan zij die woonachtig zijn buiten de R40 (resp. 47% t.o.v. 34%). Omgekeerd is het verschil ook significant.
- De verschillen tussen het gebruik van een taxi naar de ligging van het werk of school binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

3.4.4 Verplaatsingsgedrag te voet

3.4.4.1 VERPLAATSIJNGEN NAAR HET WERK

5% van **alle respondenten** geeft aan zich (zeer) vaak tot altijd te voet naar het werk te verplaatsen. 3% doet dit af en toe, 6% zelden en 44% nooit. 43% van alle respondenten stelt dat de verplaatsing te voet naar het werk voor hen niet van toepassing is.

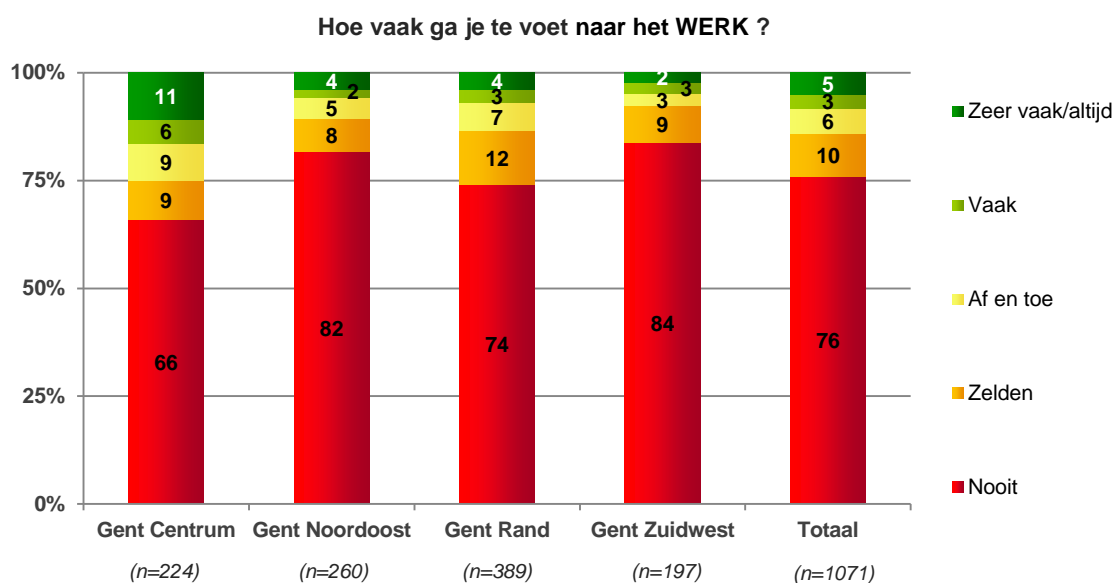
Figuur 68: Frequentie van verplaatsingen te voet - naar het werk -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 1 'geen antwoord')

Nemen we **enkel de respondenten in beschouwing die momenteel beroepsactief zijn** (dit betreft 57% van alle bevroegde respondenten), dan blijkt dat 76% van hen nooit te voet naar het werk gaat en nog eens 10% zelden. 6% gaat af en toe te voet naar het werk en 8% doet dit (zeer) vaak tot altijd.

Figuur 69: Frequentie van verplaatsingen te voet - naar het werk -, naar stadsdeel – Enkel respondenten die werk hebben



Basis = enkel respondenten die beroepsactief zijn (n = 1.072; 1 'geen antwoord')

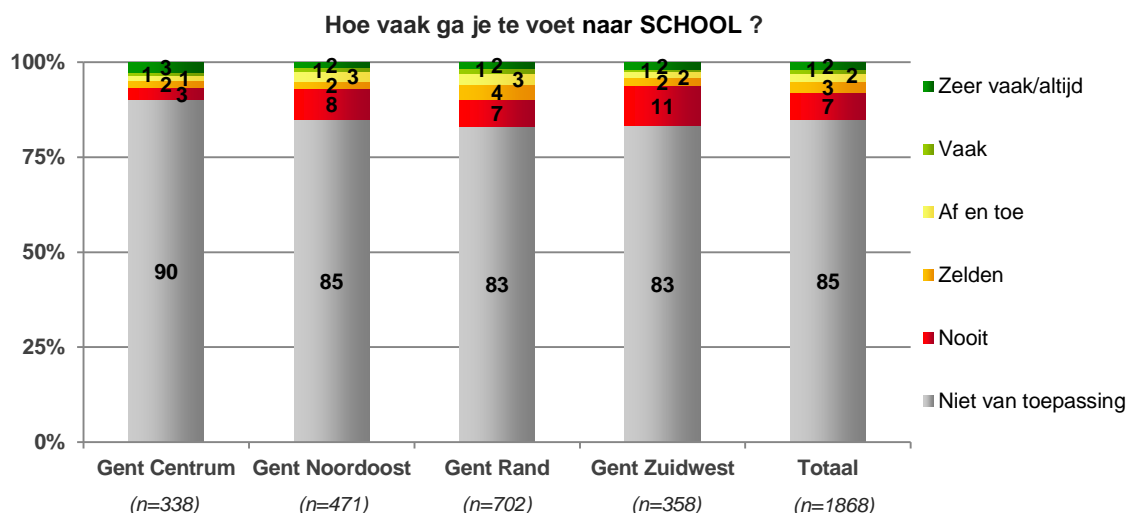
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Op niveau van de stadsdelen zien we dat de respondenten van Gent Noordoost, Gent Rand alsook Gent Zuidwest, significant vaker stellen dat zij zelden of nooit te voet naar het werk gaan in vergelijking met de respondenten van Gent Centrum (resp. 89%, 87% en 92% t.o.v. 75%). 16% van de respondenten van Gent Centrum verplaatst zich dan weer significant meer te voet naar het werk dan zij van de overige drie stadsdelen (resp. 6%, 7% en 5%).
- De leeftijd vertoont een zwakke positieve (0,073) correlatie.
- Met het diploma van de respondent is er een zwak negatief (-0,075) verband.
- 10% van de vrouwen gaat (zeer) vaak tot altijd te voet naar het werk; dit is een significant hoger aandeel dan bij de mannen (7%). De mannen blijken dan weer significant meer zelden of nooit te voet naar het werk te gaan (resp. 88% t.o.v. 83%).
- Zij die wonen binnen de stadsring gaan significant frequenter te voet naar het werk dan de respondenten van buiten de stadsring (resp. 14% t.o.v. 6%). Deze laatsten gaan dan weer significant meer zelden of nooit te voet dan de respondenten die woonachtig zijn binnen de stadsring (resp. 89% t.o.v. 78%).
- De respondenten waarvan het werk binnen de stadsring is gelegen, gaan significant meer vaak tot altijd te voet naar het werk dan zij die werken buiten de stadsring (resp. 16% t.o.v. 6%). Dit stellen we ook vast voor de frequentie 'af en toe' (resp. 11% t.o.v. 4%). 90% van de respondenten die werken buiten de stadsring, gaan dan weer significant meer zelden of nooit te voet naar het werk in vergelijking met hen die werken binnen de R40 (73%).

3.4.4.2 VERPLAATSGINGEN NAAR SCHOOL

3% van **alle respondenten** gaat (zeer) vaak tot altijd te voet naar school. 2% doet dit af en toe en 3% zelden. 7% verplaatst zich nooit te voet naar school. 85% van de respondenten laat weten dat dit voor hen niet van toepassing is.

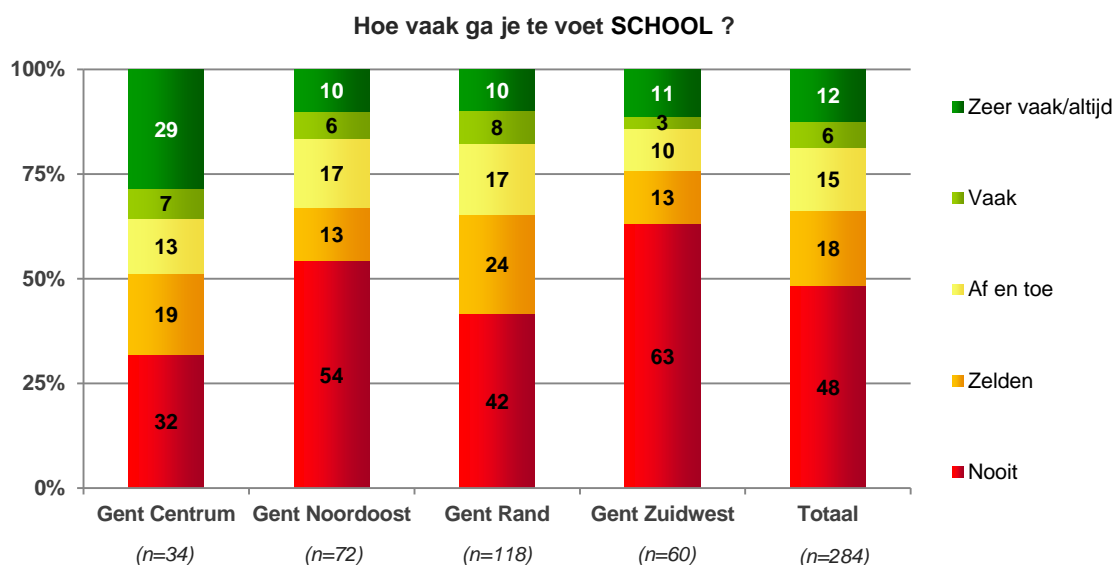
Figuur 70: Frequentie van verplaatsingen te voet - naar school -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 1 'geen antwoord')

Beschouwen we **enkel de respondenten die stellen naar school te gaan** (dit betreft 15% van alle bevroegde respondenten), dan blijkt dat bijna de helft van hen nooit te voet naar school gaat en 18% zelden. 15% verplaatst zich af en toe te voet naar de school en bijna twee op tien (18%) van de betrokken respondenten doen dit (zeer) vaak tot altijd.

Figuur 71: Frequentie van verplaatsingen te voet - naar school -, naar stadsdeel – Enkel respondenten naar school gaan (student zijn)



Basis = enkel respondenten die naar school gaan (n = 284)

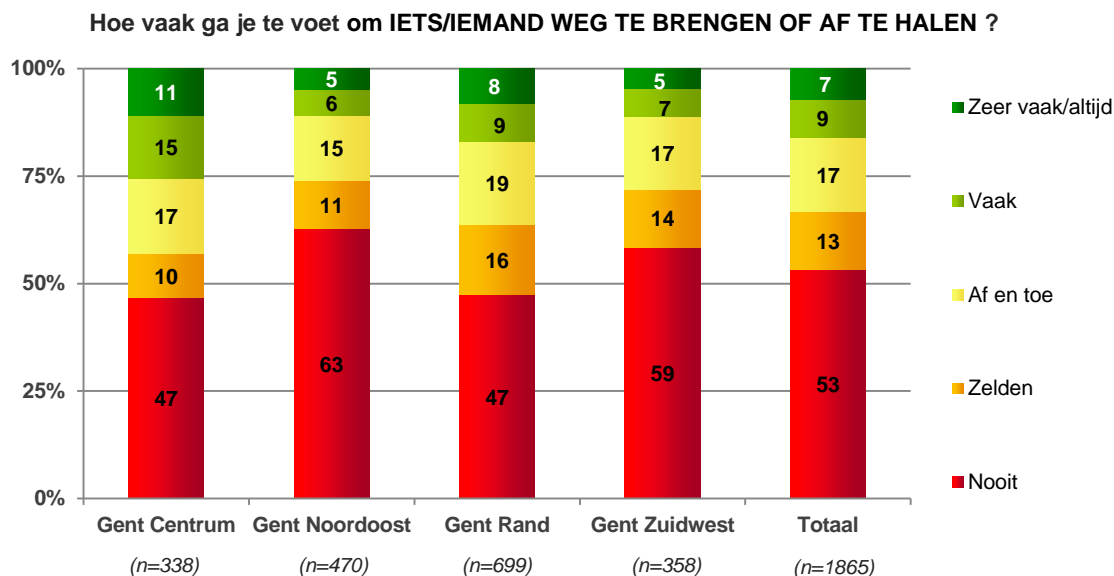
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Wie in Gent Centrum woont, gaat significant meer zeer vaak/altijd te voet naar school dan zij die woonachtig zijn in Gent Rand (resp. 29% t.o.v. 10%). De schoolgaanden van Gent Zuidwest verplaatsten zich dan weer significant vaker nooit te voet in vergelijking met zij van Gent Centrum maar ook van Gent Rand (resp. 63% t.o.v. 32% en 42%).
- Er kan geen verband met noch de leeftijd noch het diploma van de respondent worden vastgesteld.
- Ook zien we dat het geslacht geen invloed heeft op de frequentie van verplaatsingen te voet naar school.
- De verschillen naar ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn hier niet significant. Dit is ook het geval voor de ligging van de school binnen of buiten de stadsring.

3.4.4.3 VERPLAATSINGEN OM IETS / IEMAND WEG TE BRENGEN OF AF TE HALEN

16% van alle ondervraagde Gentenaren gaat (zeer) vaak tot altijd te voet om iets / iemand weg te brengen of af te halen. 17% doet dit af en toe en 13% zelden. Meer dan de helft van de respondenten stelt nooit te voet te gaan om iets of iemand weg te brengen.

Figuur 72: Frequentie van verplaatsingen te voet – om iets/iemand weg te brengen of af te halen -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 4 'geen antwoord')

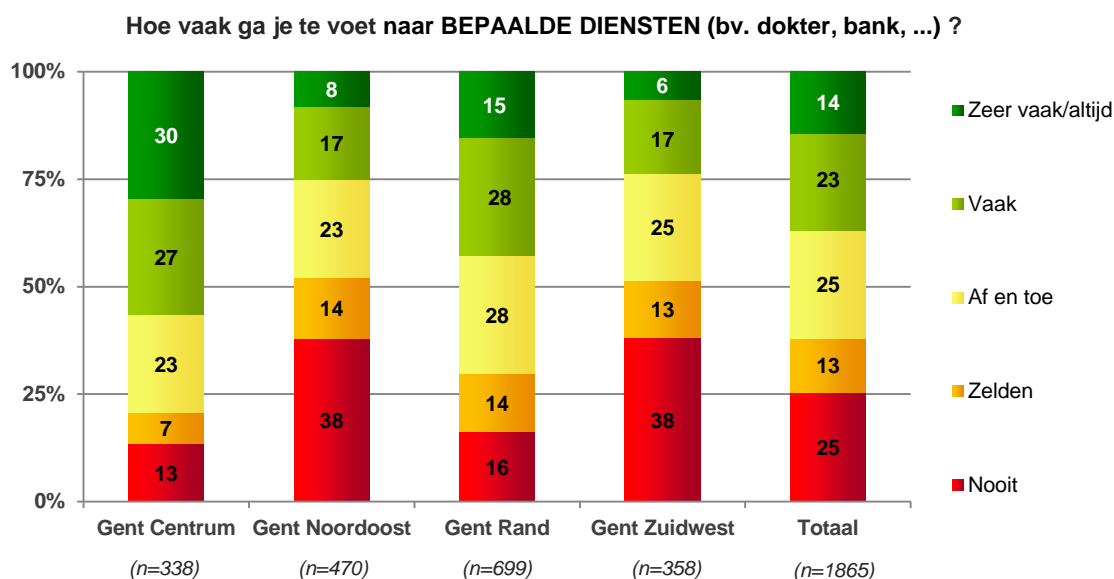
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- 26% van de respondenten van Gent Centrum verplaatst zich significant meer te voet om iets/iemand weg te brengen of op te halen dan de respondenten van de overige drie stadsdelen (resp. 11% Gent Noordoost, 17% Gent Rand en 12% Gent Zuidwest). Ook het verschil tussen Gent Rand en Gent Noordoost, voor wat de verplaatsing (zeer) vaak tot altijd betreft, is significant (resp. 17% t.o.v. 11%). Gent Noordoost en Gent Zuidwest kennen een significant hoger aandeel respondenten die zelden of nooit te voet gaan, met name 74% en 72%, ten opzichte van Gent Centrum (57%) en Gent Rand (64%).
- We vinden een negatief verband met de leeftijd (-0,161): hoe ouder de respondent, hoe minder vaak men te voet iets/iemand wegbrengt of afhaalt.
- Het verband met het diploma is positief (0,125): hoe hoger opgeleid men is, hoe vaker men zich te voet verplaatst om iets/iemand weg te brengen of af te halen.
- 70% van de mannen brengt zelden of nooit te voet iets/iemand weg; dit is een significant hoger aandeel dan bij de vrouwen (63%). De vrouwen laten dan weer ten opzichte van de mannen significant meer weten af en toe iets of iemand weg te brengen of op te halen (resp. 20% t.o.v. 15%).
- De nog schoolgaanden, de werkenden en de werklozen gaan significant meer vaak tot altijd te voet iets of iemand wegbrengen of weghalen dan de niet-beroepsactieven (resp. 21%, 17% en 26% t.o.v. 7%). Omgekeerd gaat deze laatste groep dan weer significant meer zelden of nooit te voet naar deze bestemming in vergelijking met de nog schoolgaanden en de beroepsactieven (resp. 76% t.o.v. 58% en 66%).
- Zij die wonen binnen de stadsring gaan significant frequenter te voet iets/iemand wegbrengen of afhalen dan de respondenten van buiten de stadsring (resp. 21% t.o.v. 14%). Deze laatsten gaan dan weer significant meer zelden of nooit te voet dan de respondenten die woonachtig zijn binnen de stadsring (resp. 69% t.o.v. 60%).
- Naar ligging van het werk/de school binnen of buiten de stadsring kunnen er geen significante verschillen vastgesteld worden.

3.4.4.4 VERPLAATSINGEN NAAR BEPAALDE DIENST

37% van alle respondenten gaat te voet naar bepaalde diensten zoals dokter, bank enz.. Een kwart doet dit af en toe, 13% zelden en nog eens een kwart nooit.

Figuur 73: Frequentie van verplaatsingen te voet – naar diensten -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 4 'geen antwoord')

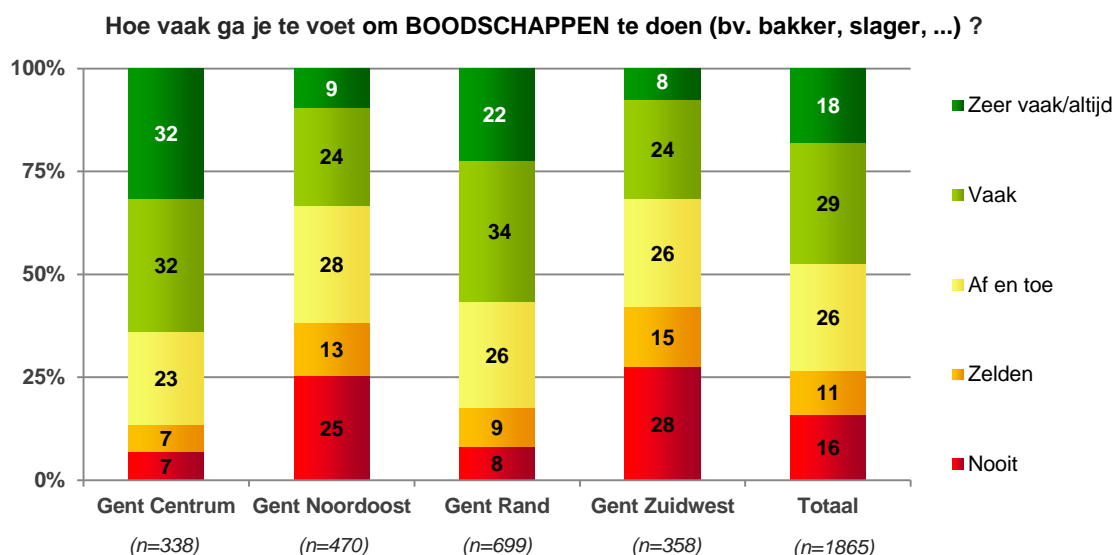
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- We stellen vast dat de respondenten van Gent Centrum zich significant het meest te voet verplaatsen (zeer vaak tot altijd) naar een dienst dan zij die wonen in Gent Noordoost, Gent Rand en Gent Zuidwest (resp. 56% t.o.v. 25%, 43% en 24%). Ook het verschil tussen Gent Rand en Gent Noordoost maar ook Gent Zuidwest, voor wat de verplaatsing (zeer) vaak tot altijd betreft, is significant (resp. 43% t.o.v. 25% en 24%). Gent Noordoost en Gent Zuidwest kennen een significant hoger aandeel respondenten die zelden of nooit te voet gaan naar een dienst, met name telkens 52% ten opzichte van Gent Centrum (21%) en Gent Rand (30%). Het aandeel van Gent Rand t.o.v. Gent Centrum is eveneens significant (resp. 30% t.o.v. 21%).
- De leeftijd blijkt hier geen invloed te hebben.
- De correlatie met het diploma van de respondent is zwak positief (0,065).
- Er is geen significant verschil tussen mannen en vrouwen betreffende de mate waarin men te voet naar een dienst gaat.
- Dit is ook het geval voor het statuut van tewerkstelling.
- 50% van de respondenten die wonen binnen de stadsring verplaatst zich te voet naar een bepaalde dienst (zoals dokter, bank, enz.); dit is een significant hoger aandeel dan bij de respondenten van buiten de stadsring (32%). Deze laatsten gaan dan weer significant meer zelden of nooit te voet dan de respondenten die woonachtig zijn binnen de stadsring (resp. 44% t.o.v. 24%).
- De respondenten die werken of naar school gaan binnen de stadsring gaan significant meer (zeer) vaak tot altijd te voet naar een dienst ten opzichte van de respondenten die werken of school lopen buiten de R40 (resp. 39% t.o.v. 34%). Het zijn deze laatste die dan weer significant meer zelden of nooit te voet naar een dienst gaan in vergelijking met de andere groep (resp. 40% t.o.v. 34%).

3.4.4.5 VERPLAATSINGEN OM BOODSCHAPPEN TE DOEN

Bijna de helft van alle respondenten gaat (zeer) vaak tot altijd te voet boodschappen doen (47%) en een kwart (26%) doet dit af en toe te voet. 11% gaat zelden te voet boodschappen doen en voor 16% is dit nooit het geval.

Figuur 74: Frequentie van verplaatsingen te voet – boodschappen doen -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 4 'geen antwoord')

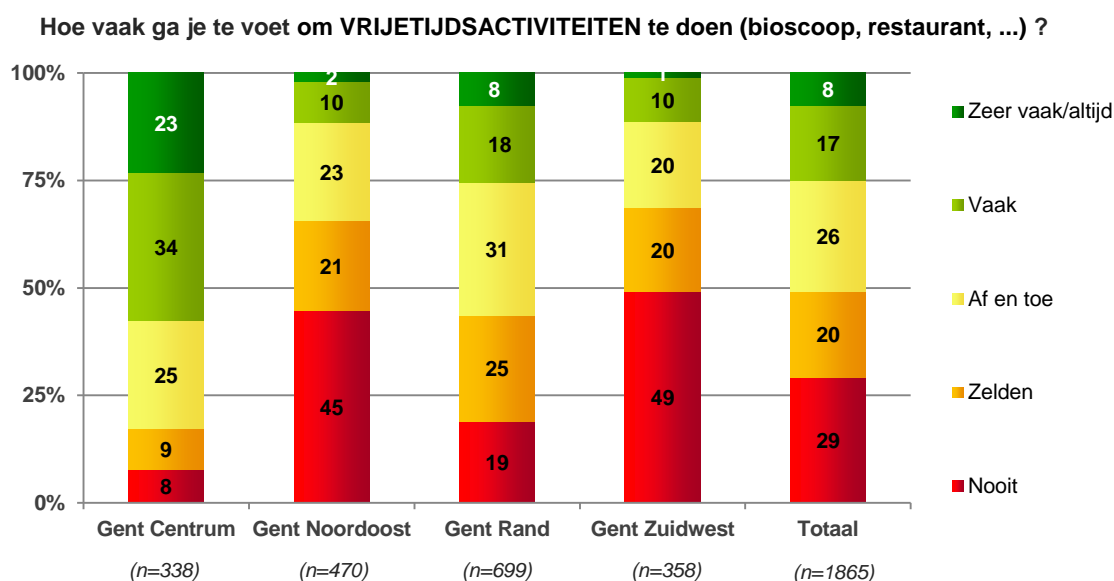
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Zoals ook hoger het geval is, gaan de respondenten die wonen in Gent Centrum en Gent Rand significant vaker (tot altijd) te voet boodschappen doen in vergelijking met de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 64% en 57% t.o.v. 33% en 32%). Omgekeerd verplaatsen deze respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest zich dan weer significant vaker zelden of nooit te voet naar de bakker, slager, enz. dan de respondenten van Gent Centrum en Gent Rand (resp. 38% en 42% t.o.v. 14% en 18%).
- Er is geen verband met leeftijd alsook niet met het diploma van de respondenten.
- Er is geen significant verschil tussen mannen en vrouwen betreffende de mate waarin men te voet boodschappen doet.
- Het verschil tussen de werkenden en de niet-beroepsactieven die af en toe te voet boodschappen doen is significant (resp. 29% en 20%).
- De respondenten die wonen binnen de stadsring gaan significant frequenter te voet boodschappen doen dan de respondenten van buiten de stadsring (resp. 60% t.o.v. 42%). Deze laatsten gaan dan weer significant vaker zelden of nooit te voet dan de respondenten die woonachtig zijn binnen de stadsring (resp. 31% t.o.v. 16%).
- De respondenten die werken of naar school gaan binnen de stadsring gaan significant meer (zeer) vaak tot altijd te voet boodschappen doen dan de respondenten die werken of school lopen buiten de R40 (resp. 51% t.o.v. 42%).

3.4.4.6 VERPLAATSINGEN NAAR VRIJETIJDRACTIVITEITEN

Een kwart van de respondenten (25%) gaat (zeer) vaak tot altijd te voet naar vrijetijdsevenementen (culturele zaken, restaurant, bioscoop, shoppen, bezoek brengen, enz.). Evenzoveel (26%) doet dit af en toe. Resp. 20% en 29% van de respondenten verplaatsten zich zelden tot nooit te voet om vrijetijdsactiviteiten te doen.

Figuur 75: Frequentie van verplaatsingen te voet – voor vrijetijdsactiviteiten -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 4 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Op niveau van de stadsdelen zien we dat 58% van de respondenten van Gent Centrum zich te voet verplaatst om vrijetijdsactiviteiten te doen, wat significant beduidend meer is dan in Gent Noordoost (12%), Gent Zuidwest (11%) en ook in Gent Rand (26%). Het verschil tussen het aandeel van Gent Rand met dit van Gent Noordoost en Gent Zuidwest is eveneens significant (resp. 26% t.o.v. 12% en 11%). Wie in Gent Rand woont, gaat ook significant vaker af en toe te voet dan zij die wonen in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 31% t.o.v. 23% en 20%). Omgekeerd verplaatsen deze respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest zich dan weer significant vaker zelden of nooit te voet naar vrijetijdsactiviteiten dan zij van Gent Centrum en Gent Rand (resp. 66% en 69% t.o.v. 17% en 44%).
- We stellen een zwakke negatieve correlatie vast met de leeftijd (-0,056) en een zwak positief verband met het diploma (0,098).
- Naar geslacht alsook naar tewerkstellingsstatuut kunnen geen significante verschillen worden opgetekend.

Resultaten onderzoek

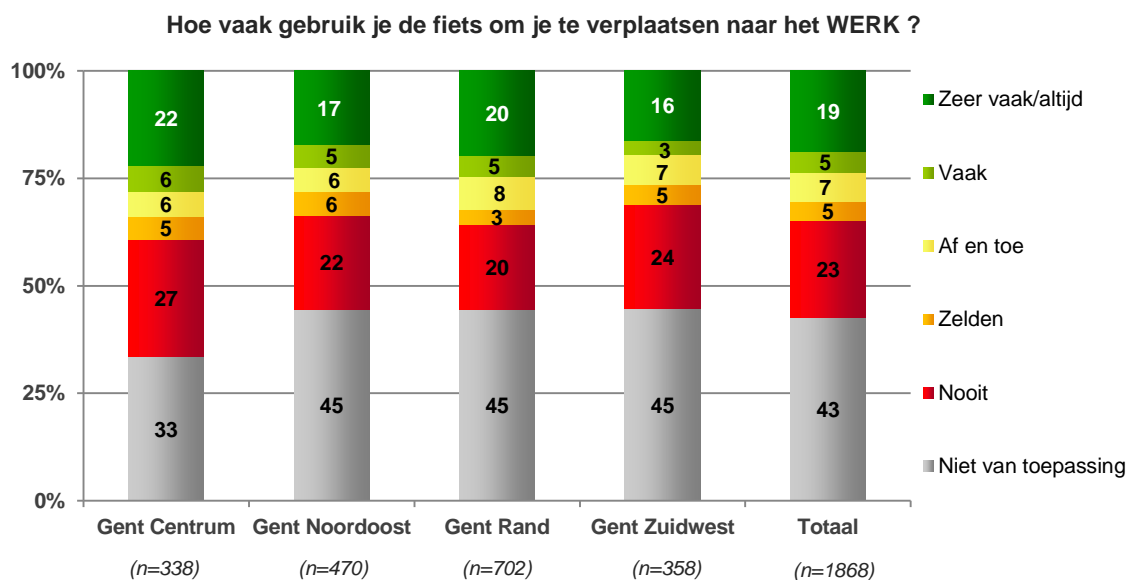
- 59% van de respondenten waarvan de woonplaats gelegen is buiten de R40 gaat significant vaker zelden of nooit te voet naar een vrijetijdsactiviteit in vergelijking met de respondenten die wonen binnen de stadsring (27%). Omgekeerd gaan zij dan weer significant meer (zeer) vaak tot altijd te voet naar deze specifieke bestemming dan de respondenten buiten de stadsring (resp. 44% t.o.v. 17%).
- Iets meer dan de helft van de respondenten waarvan de school of het werk buiten de stadsring is gelegen (52%), gaat zelden of nooit te voet naar een vrijetijdsactiviteit; voor zij waarvan de school of het werk gelokaliseerd is binnen de R40 bedraagt dit aandeel 45%. Het verschil is significant.

3.4.5 Verplaatsingsgedrag per fiets

3.4.5.1 VERPLAATSIJNGEN NAAR HET WERK

Een vijfde van **alle bevroagde respondenten** (19%) geeft aan dat ze zich zeer vaak tot altijd met de fiets naar het werk begeven. 5% doet dit vaak en 7% stelt zich af en toe met de fiets te verplaatsen naar het werk. 28% van de respondenten gaat zelden tot nooit met de fiets naar het werk en iets meer dan vier op vijf respondenten (43%) stellen dat dit voor hen niet van toepassing is.

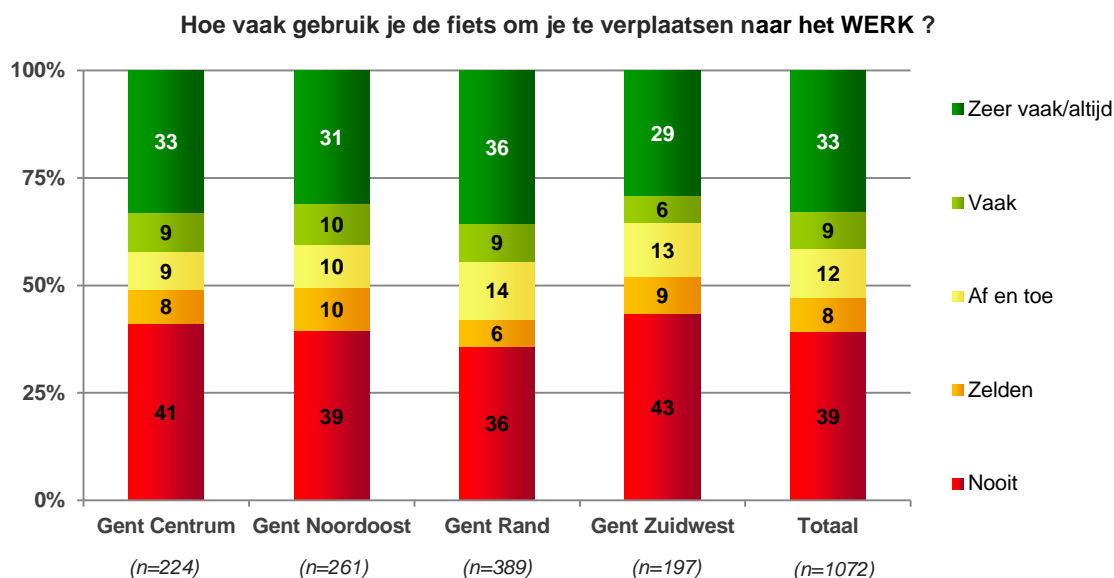
Figuur 76: Frequentie van verplaatsingen met de fiets - naar het werk -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 1 'geen antwoord')

Nemen we **enkel de respondenten in beschouwing die momenteel beroepsactief zijn** (dit betreft 57% van alle bevroagde respondenten), dan blijkt dat vier op tien respondenten (zeer) vaak tot altijd met de fiets naar het werk gaan, evenzoveel doet dit nooit. 12% verplaatst zich af en toe met de fiets naar het werk en 8% zelden.

Figuur 77: Frequentie van verplaatsingen met fiets - naar het werk -, naar stadsdeel – Enkel respondenten die werk hebben



Basis = Enkel respondenten die beroepsactief zijn (n = 1.072)

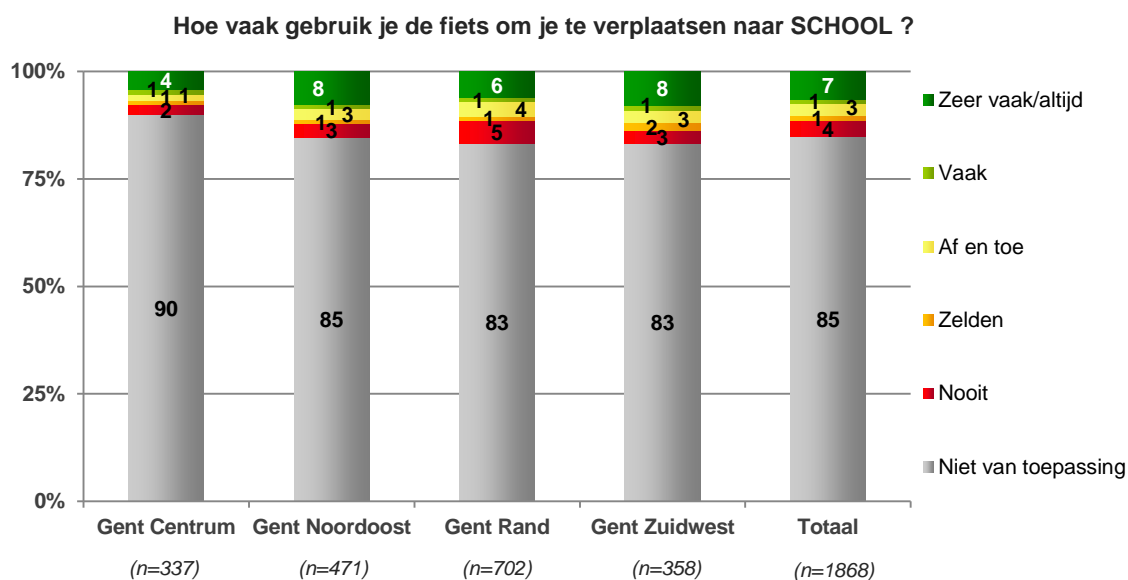
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Op niveau van de stadsdelen zijn de verschillen niet significant.
- Met de leeftijd van de respondenten is er geen verband.
- Het diploma geeft een positieve (0,153) correlatie: hoe hoger de respondent is opgeleid, hoe vaker hij met de fiets naar het werk gaat.
- Naar geslacht maar ook naar tewerkstellingsstatuut zijn de verschillen niet significant.
- Ook laat de ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring geen significante verschillen optekenen.
- 51% van de respondenten waarvan de werkplaats gelegen is buiten de stadsring, gaat zelden of nooit met de fiets naar het werk; dit is een significant hoger aandeel dan het resp. aandeel van de respondenten waarvan het werk gelegen is binnen de stadsring (32%). Deze laatste groep gaat significant meer (zeer) vaak tot altijd met de fiets naar het werk in vergelijking met de respondenten die werken buiten de R40 (resp. 57% t.o.v. 37%).

3.4.5.2 VERPLAATSINGEN NAAR SCHOOL

8% van **alle respondenten** neemt (zeer) vaak tot altijd de fiets om naar school te gaan. 3% gebruikt af en toe de fiets naar school en 5% doet dit zelden tot nooit. 85% stelt dat dit voor hen niet van toepassing is.

Figuur 78: Frequentie van verplaatsingen met fiets - naar school -, naar stadsdeel



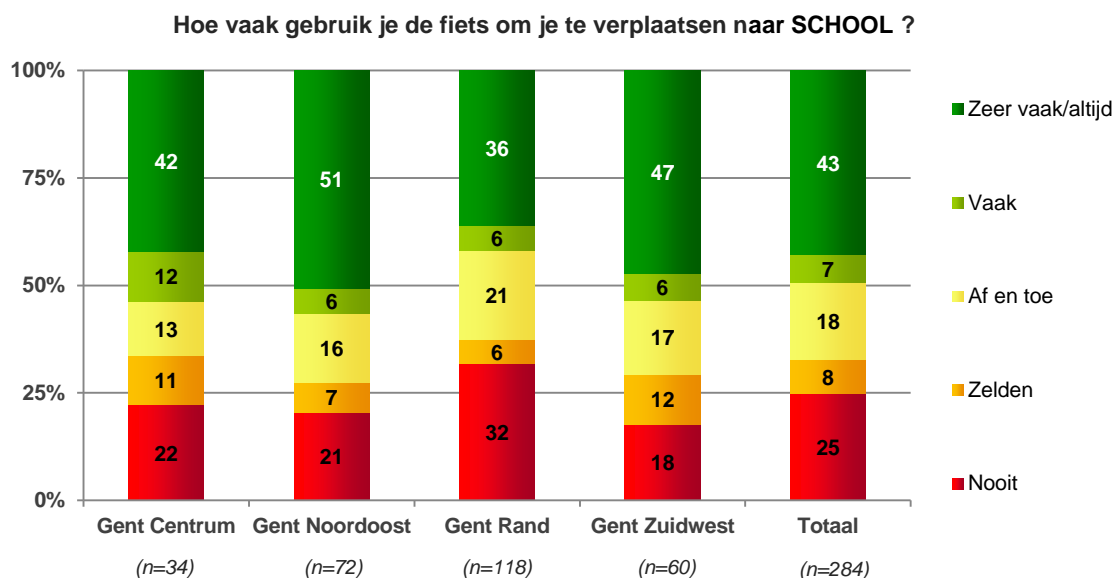
Basis = alle respondenten (n = 1.869; 1 'geen antwoord')

Bekijken we opnieuw **enkel de schoolgaande respondenten** – zijnde 15% van de gehele steekproef – dan blijkt 43% van de schoolgangers zeer vaak/altijd met de fiets naar school te gaan en 7% vaak. 18% geeft aan af en toe de fiets te gebruiken en 8% doet dit zelden. Een vierde van alle schoolgaande respondenten neemt nooit de fiets om naar school te gaan.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er kan geen significant verschil worden vastgesteld tussen de verscheidene stadsdelen voor wat betreft de frequentie waarmee men met de fiets naar school gaat.
- De leeftijd en het diploma lijken geen invloed te hebben op de resp. frequentie.
- Naar geslacht alsook naar tewerkstellingsstatuut kunnen geen significante verschillen worden opgetekend.
- De verschillen naar ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn hier niet significant.
- Dit is ook het geval voor de ligging van de school binnen of buiten de stadsring.

Figuur 79: Frequentie van verplaatsingen met fiets - naar school -, naar stadsdeel – Enkel respondenten die naar school gaan (student zijn)

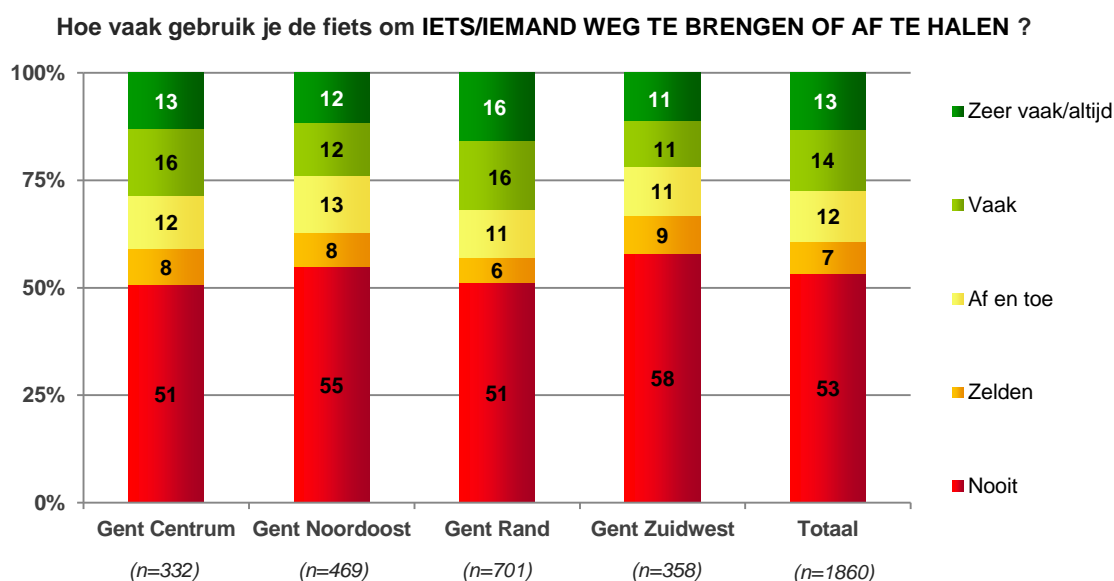


Basis = Enkel respondenten die naar school gaan (n = 284)

3.4.5.3 VERPLAATSINGEN OM IETS / IEMAND WEG TE BRENGEN OF AF TE HALEN

Ongeveer zes op tien respondenten nemen zelden tot nooit de fiets om iets/iemand af te halen of weg te brengen (bv. kinderen naar school doen). 12% doet dit af en toe, 14% vaak en 13% zeer vaak tot altijd.

Figuur 80: Frequentie van verplaatsingen met fiets – om iets/iemand weg te brengen of af te halen -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 9 'geen antwoord')

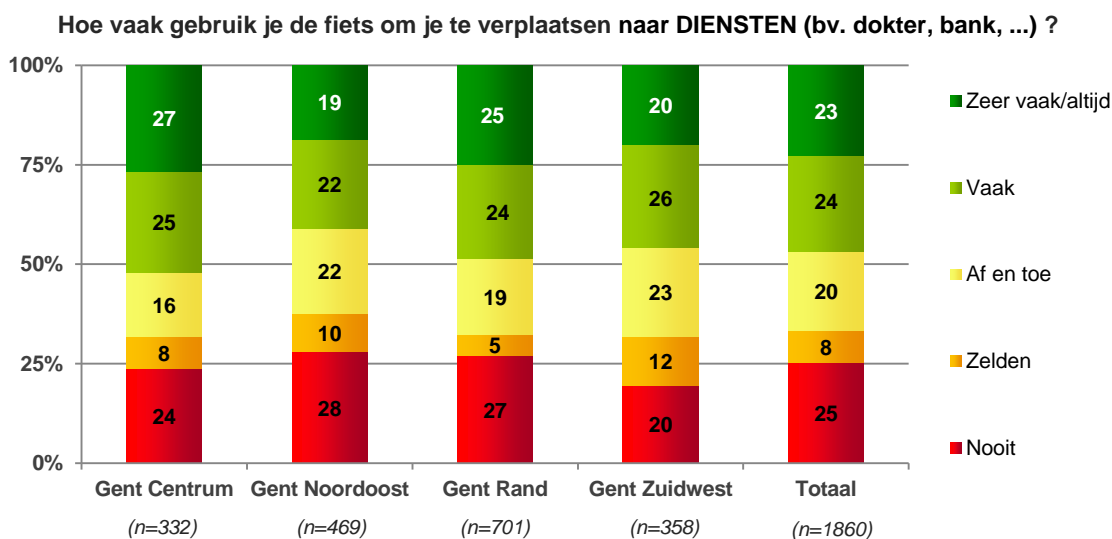
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- 32% van de respondenten uit Gent Rand gebruikt (zeer) vaak tot altijd de fiets om iets of iemand weg te brengen of af te halen. Dit is significant meer dan wat we zien voor Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 24% en 22%). In Gent Zuidwest ligt dan weer het aandeel zelden of nooit significant hoger dan in Gent Rand (resp. 67% t.o.v. 57%).
- Wij stellen een negatieve correlatie (-0,278) vast met de leeftijd van de respondent: hoe ouder men is, hoe minder vaak men de fiets neemt om iets/iemand af te halen of weg te brengen.
- Het diploma geeft een positief verband (0,276): hoe hoger opgeleid men is, hoe vaker men de fiets neemt.
- Naar geslacht kunnen geen significante verschillen worden opgetekend.
- De schoolgaanden, werkenden en werklozen nemen significant vaker tot altijd de fiets in vergelijking met de niet-beroepsactieven (resp. 31%, 35% en 21% t.o.v. 7%). Een gelijkaardige significante vaststelling wordt opgetekend voor de respondenten die af en toe de fiets nemen. 68% van de werklozen neemt zelden of nooit de fiets om iets/iemand weg te brengen of af te halen; dit is een significant hoger aandeel dan bij de werkenden (51%). Niet-beroepsactieven verplaatsen zich significant meer zelden of nooit met de fiets in vergelijking met de overige drie groepen (resp. 89% t.o.v. 54% schoolgaanden, 51% werkenden en 68% werklozen).
- De verschillen naar ligging van de woonplaats buiten of binnen de ring zijn hier niet significant. Dit is ook het geval voor de ligging van de school binnen of buiten de ring.

3.4.5.4 VERPLAATSINGEN NAAR BEPAALDE DIENSTEN

Iets minder dan de helft van alle respondenten (47%) neemt (zeer) vaak tot altijd de fiets om zich naar bepaalde diensten (zoals de dokter, de bank, ...) te verplaatsen en nog eens 20% doet dit af en toe. 8% gebruikt nooit de fiets om zich te verplaatsen naar een dienst en voor een kwart van de respondenten is dit nooit het geval.

Figuur 81: Frequentie van verplaatsingen met fiets – naar diensten -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 9 'geen antwoord')

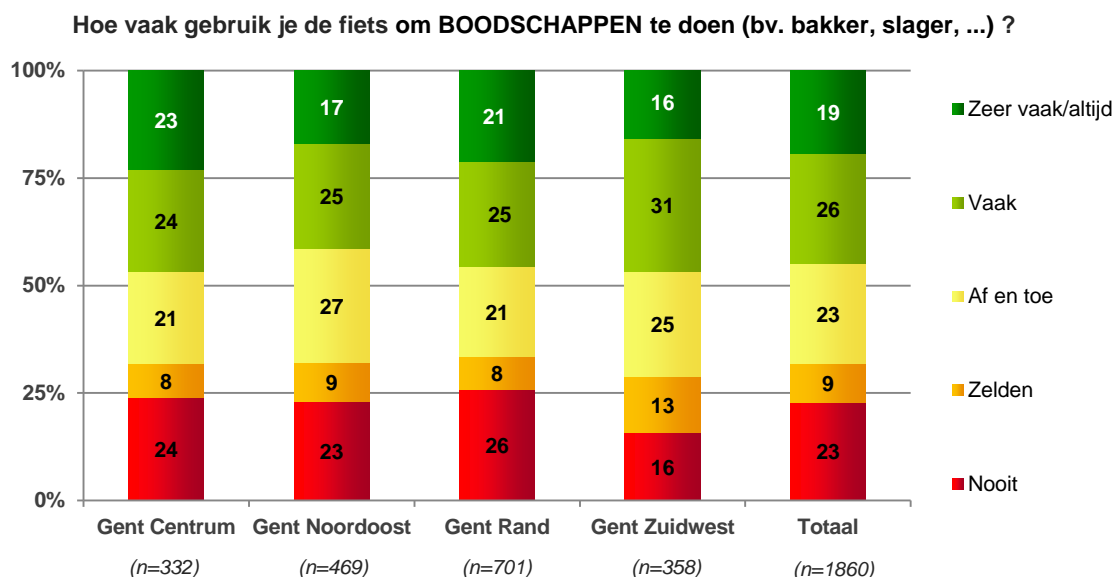
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Respondenten van Gent Centrum gebruiken significant meer (zeer) vaak tot altijd de fiets om naar bepaalde diensten te gaan in vergelijking met de respondenten van Gent Noordoost (resp. 52% t.o.v. 41%).
- De leeftijd correleert negatief (-0,178) met de frequentie van het fietsgebruik: hoe ouder, hoe minder vaak men de fiets gebruikt.
- Met het diploma is er een positief verband (0,329): hoe hoger opgeleid, hoe vaker de fiets wordt genomen.
- Naar geslacht is er geen significant verschil.
- De niet-beroepsactieven verplaatsen zich significant meer zelden of nooit met de fiets naar een bepaalde dienst in vergelijking met de schoolgaanden, de werkenden en de werklozen (resp. 55% t.o.v. 32%, 26% en 34%). 44% van de schoolgaanden en 55% van de werkenden nemen significant vaker tot altijd de fiets dan de niet-beroepsactieven (29%).
- De ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring geeft geen significante verschillen.
- Dit is ook het geval voor de ligging van de school binnen of buiten de stadsring.

3.4.5.5 VERPLAATSINGEN OM BOODSCHAPPEN TE DOEN

Twee op de tien respondenten (19%) gebruiken zeer vaak tot altijd de fiets om boodschappen te doen en een kwart (26%) neemt de fiets vaak. 23% van de respondenten gaat af en toe met de fiets om boodschappen en 9% zelden. 23% gebruikt nooit de fiets om boodschappen te doen.

Figuur 82: Frequentie van verplaatsingen met fiets – boodschappen doen -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 9 'geen antwoord')

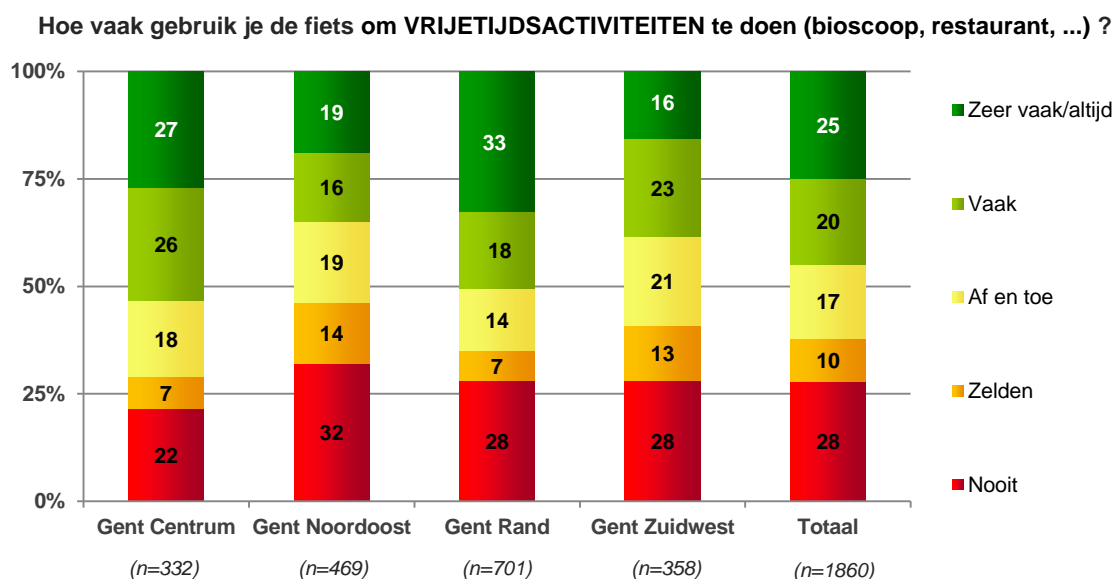
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen tussen de stadsdelen betreffende de frequentie van de fietsverplaatsingen zijn niet significant.
- We stellen een zwakke negatieve correlatie vast met de leeftijd (-0,096).
- Het verband met het diploma is positief (0,258): hoe hoger opgeleid, hoe vaker de fiets wordt genomen om boodschappen te doen.
- De verschillen tussen mannen en vrouwen zijn niet significant.
- Ook hier zien we dat de nog schoolgaanden en de werkenden ten opzichte van de niet-beroepsactieven significant vaker tot altijd de boodschappen doen met de fiets (resp. 45% en 51% t.o.v. 33%). Omgekeerd stellen de niet-beroepsactieven significant meer dan de schoolgaanden en de werkenden dat zij zelden of nooit de fiets nemen met dit doel (resp. 48% t.o.v. 32% en 25%).
- De respondenten die woonachtig zijn buiten de stadsring nemen significant meer af en toe de fiets om boodschappen te doen dan zij die wonen binnen de stadsring (resp. 25% t.o.v. 19%). Deze laatste gaan dan weer significant meer zelden of nooit met de fiets om boodschappen (resp. 36% t.o.v. 30%).
- Naar ligging van de school of werk binnen of buiten de stadsring zien we dat de verschillen niet significant zijn.

3.4.5.6 VERPLAATSINGEN NAAR VRIJETIJDRACTIVITEITEN

45% van de respondenten neemt (zeer) vaak tot altijd de fiets wanneer ze activiteiten in hun vrije tijd doen zoals bioscoopbezoek, restaurantbezoek, cultureel bezoek, enz. 17% neemt af en toe hiervoor de fiets en 10% zelden. Drie op tien respondenten (28%) doen dit nooit.

Figuur 83: Frequentie van verplaatsingen met fiets – voor vrijetijdsactiviteiten -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 9 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Respondenten van Gent Centrum en Gent Rand gebruiken significant meer dan de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (zeer) vaak tot altijd de fiets wanneer ze activiteiten doen in hun vrije tijd (resp. 53% en 51% t.o.v. 35% en 39%). Omgekeerd nemen de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest significant meer nooit/zelden de fiets voor dit doel dan zij van Gent Centrum (en Gent Rand) (resp. 46% en 41% t.o.v. 29% (en 35%)).
- Met leeftijd van de respondent is er een negatief verband (-0,271): hoe ouder men is, hoe minder vaak de fiets gebruikt wordt om vrijetijdsactiviteiten.
- Met het diploma van de respondenten wordt een positieve correlatie (0,392) vastgesteld: hoe hoger opgeleid, hoe vaker gefietst wordt i.k.v. de vrije tijd.
- Naar geslacht zijn de verschillen niet significant.
- 49% van de schoolgaanden, 53% van werkenden en 39% van de werklozen gebruiken de fiets om zich te verplaatsen naar een vrijetijdsactiviteit. Dit is telkens een significant hoger aandeel dan dit van de niet-beroepsactieven (21%). Deze laatsten laten dan weer een hoger aandeel "zelden of nooit" noteren ten opzichte van deze van de schoolgaanden, de werkenden en de werklozen (resp. 64% t.o.v. 34%, 28% en 44%). Ook het verschil tussen de werklozen en de werkenden is hier significant (resp. 44% en 28%).
- Bijna de helft van de respondenten die wonen binnen de stadsring (49%) gebruikt de fiets (zeer) vaak tot altijd om vrijetijdsactiviteiten te doen; dit is een significant hoger aandeel dan dit van zij die buiten de R40 wonen (43%). Deze groep verplaatst zich – in vergelijking met de respondenten woonachtig binnen de stadsring - significant meer af en toe met de fiets met dit doel (resp. 19% t.o.v. 15%).
- De ligging van de school of het werk geeft geen significante verschillen.

3.4.5.7 STALLING VAN FIETS - THUIS

Wanneer we de optelsom maken van alle fietsen in het gezin, verdeeld over de onderscheiden locaties van fietsstalling, blijkt 45% van de fietsen gestald te worden in een garage/schuurtje/tuinhuisje en 26% binnenshuis. 11% wordt buiten op eigen terrein geplaatst en 8% op straat in een openbare fietsenstalling. Tenslotte wordt 7% van de fietsen op straat tegen de gevel of op het voetpad gestald.

Resultaten onderzoek

Tabel 51 : Stelplaats van alle fietsen thuis, naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 fiets hebben (N=1.814 respondenten met 6.167 fietsen)

Stelplaats thuis	Gent Centrum			Gent Noordoost			Gent Rand			Gent Zuidwest			Gent Totaal		
	Gem.	N	%	Gem.	N	%	Gem.	N	%	Gem.	N	%	Gem.	N	%
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	0,23	74	8,1	0,17	78	4,5	0,30	197	9,4	0,17	59	4,0	0,22	408	6,6
Op straat in een openbare fietsenstalling	0,31	101	11,1	0,24	113	6,6	0,34	231	11,0	0,24	85	5,9	0,29	530	8,6
Binnenshuis	0,91	296	32,6	0,63	293	17,1	1,11	740	35,4	0,84	298	20,5	0,90	1628	26,4
In een (gehuurde) garage, schuurtje, tuinhuisje, ... bij mijn woning	1,10	359	39,5	1,96	909	53,1	1,03	688	32,9	2,29	812	55,9	1,53	2768	44,9
Buiten op eigen terrein (oprit, tuin, ...)	0,16	54	5,9	0,60	278	16,2	0,28	186	8,9	0,47	167	11,5	0,38	685	11,1
Ander antwoord	0,08	25	2,7	0,09	43	2,5	0,07	49	2,4	0,09	32	2,2	0,08	149	2,4
Totaal	2,78	908	100,0	3,70	1714	100,0	3,13	2092	100,0	4,09	1452	100,0	3,40	6167	100,0

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Wie in Gent Rand woont, stalt zijn/haar fiets(en) significant vaker op straat tegen een gevel of het voetpad (40%) alsook binnenshuis (35%) dan de respondenten van Gent Noordoost (resp. 5% en 17%) en Gent Zuidwest (resp. 4% en 21%). 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. 53% en 56% t.o.v. 40% en 33%). De respondenten van Gent Noordoost stalt ook significant meer de fiets buiten op eigen terrein dan zij van Gent Centrum en Gent Rand (resp. 16% t.o.v. 6% en 9%); een gelijkaardig significant verschil stellen we vast voor Gent Zuidwest maar dan enkel t.o.v. Gent Centrum (resp. 12% t.o.v. 6%).
- Er zijn geen significante verschillen tussen de ligging van de woonplaats van de respondenten binnen of buiten de stadsring voor wat de stelplaats van de fiets thuis betreft.
- De verschillen naar ligging van de school/het werk binnen of buiten de stadsring zijn eveneens niet significant.

3.4.5.8 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 77% van de respondenten doet dit. 17% 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 52 : 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	6	4,3	10	4,7	25	8,0	7	4,2	48	5,8
Op straat in een openbare fietsenstalling	35	23,0	26	12,5	59	18,7	22	13,7	142	17,0
In een fietsenstalling op het private terrein (van werk / school)	110	72,8	174	82,8	232	73,2	129	82,0	644	77,2
Ander antwoord	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Totaal	151	100	210	100	317	100	157	100	835	100
<i>Geen antwoord</i>	<i>9</i>	<i>2,5</i>	<i>5</i>	<i>1,0</i>	<i>14</i>	<i>2,0</i>	<i>4</i>	<i>1,1</i>	<i>31</i>	<i>1,7</i>

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

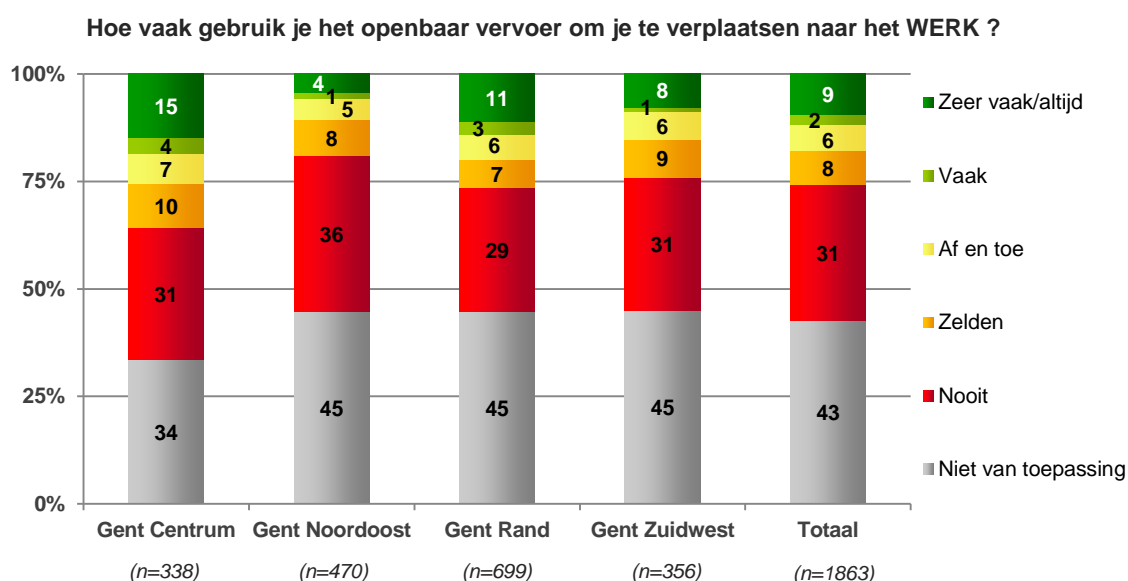
- Op niveau van de stadsdelen zijn de verschillen niet significant.
- De verschillen naar geslacht zijn niet significant. Naar leeftijd daarentegen wel: de 10-19-jarigen stallen meer hun fiets in een fietsenstalling op het private terrein van de school/werk dan de leeftijdsgroepen van 20 tot 59 jaar; dit verschil is significant. Voor de stalling van de fiets op straat tegen de gevel of het voetpad alsook op straat in een openbare fietsenstalling noteren we exact het omgekeerde: de categorieën van 20 tot 59 jaar gebruiken significant vaker de aangegeven stelplaatsen dan de 10-19-jarigen.
- Deze tendensen stellen wij ook vast betreffende het tewerkstellingsstatuut: de werkenden die met de fiets naar het werk gaan, plaatsen – ten opzichte van de nog schoolgaanden -, significant vaker hun fiets enerzijds op straat tegen de gevel of op het voetpad (resp. 7% t.o.v. 2%) en anderzijds op straat in een openbare fietsenstalling (resp. 19% en 12%).
- Naar opleidingsniveau kan enkel een significant verschil worden genoteerd voor het parkeren van de fiets tegen de gevel of op het voetpad: de middengeschoolden die met de fiets naar het werk/school gaan, stallen significant vaker hun fiets op de vermelde locatie dan de hooggeschoolden (resp. 12% t.o.v. 5%).
- Er zijn ook geen significante verschillen naar de ligging van de woonplaats van de respondenten binnen of buiten de stadsring alsook niet naar de ligging van de school/het werk binnen of buiten de stadsring.

3.4.6 Verplaatsingsgedrag per openbaar vervoer

3.4.6.1 VERPLAATSINGEN NAAR HET WERK

Bijna één op tien respondenten (9%) gebruikt het openbaar vervoer zeer vaak tot altijd om naar het werk te gaan. 2% doet dit vaak en 6% af en toe. Bijna vier op tien respondenten nemen zelden tot nooit het openbaar vervoer en voor 43% is dit niet van toepassing.

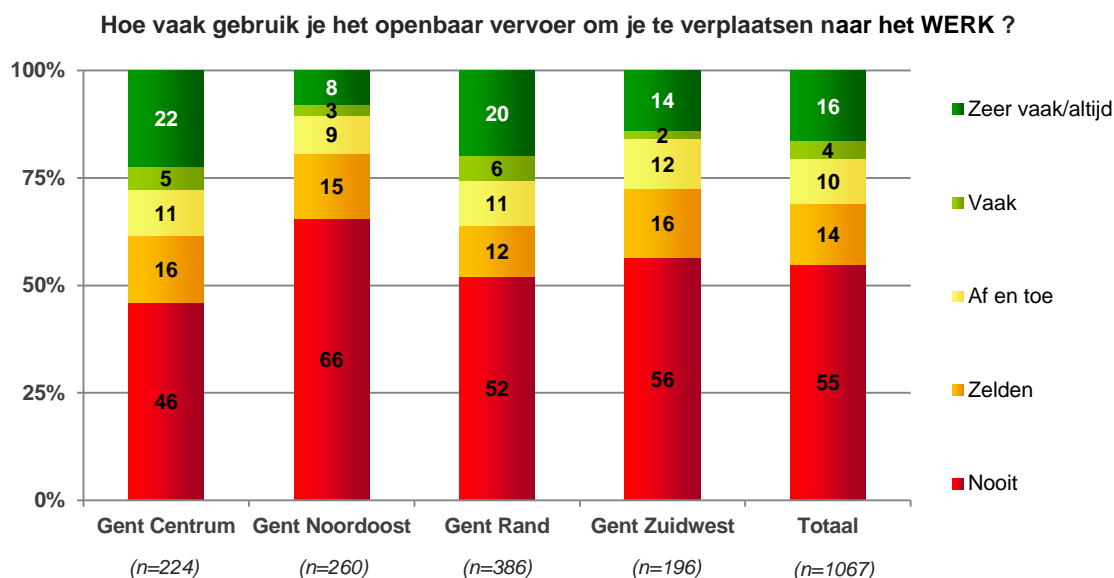
Figuur 84: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) - naar het werk -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 6 'geen antwoord')

Nemen we **enkel beroepsactieve respondenten** in beschouwing (57% van alle respondenten), dan blijkt dat 20% van hen (zeer) vaak tot altijd met het openbaar vervoer naar het werk gaat en 10% af en toe. Bijna zeven op tien respondenten gebruiken zelden of nooit het openbaar vervoer om naar hun werk te gaan.

Figuur 85: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) - naar het werk -, naar stadsdeel – Enkel respondenten die werk hebben



Basis = enkel respondenten die beroepsactief zijn (n = 1.072); 5 'geen antwoord'

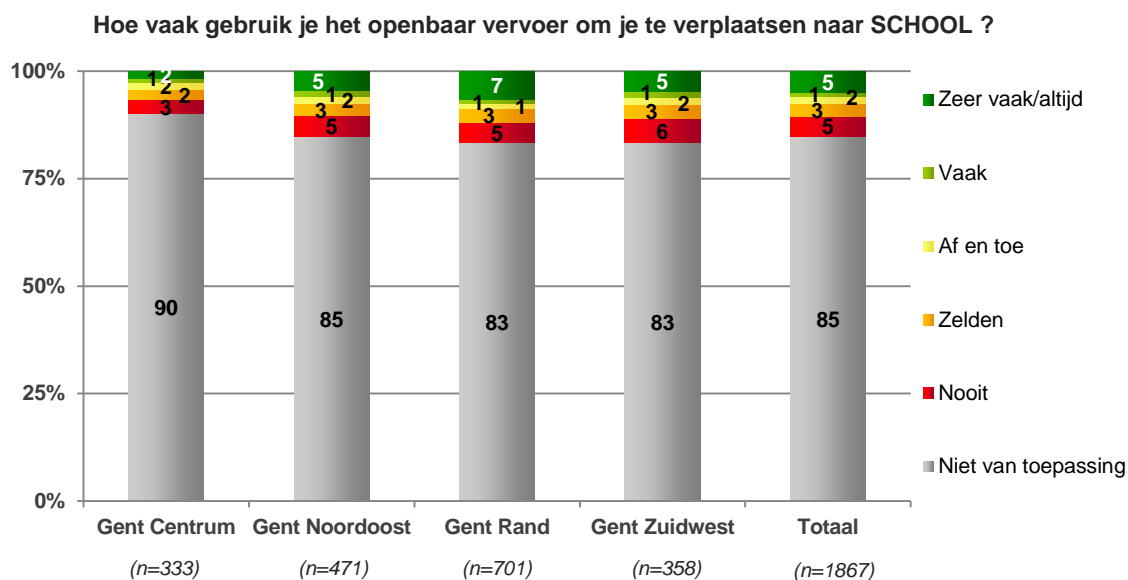
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- In Gent Centrum en Gent Rand blijkt een significant groter aandeel respondenten (zeer) vaak tot altijd gebruik te maken van het openbaar vervoer om naar het werk te gaan (resp. 28% en 26%) vergeleken met deze van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 10% en 16%). 81% van de respondenten van Gent Noordoost neemt zelden tot nooit het openbaar vervoer voor het werk; dit is een significant hoger aandeel dan dit van Gent Centrum en Gent Rand (resp. 61% en 64%).
- We stellen geen verband vast noch met de leeftijd noch met het diploma van de respondenten.
- Vrouwen blijken zich significant meer af en toe met het openbaar vervoer te verplaatsen naar hun werk dan de mannen (resp. 13% t.o.v. 8%).
- De verschillen naar tewerkstellingsstatuut zijn niet significant.
- De verschillen naar ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn hier eveneens niet significant.
- De respondenten waarvan hun werkplaats gelegen is buiten de stadsring, gebruiken significant meer (zeer) vaak tot altijd het openbaar vervoer om naar dit werk te gaan in vergelijking met de respondenten die werken binnen de stadsring (resp. 23% t.o.v. 14%). 14% van de respondenten die werken binnen de R40 verplaatst zich af en toe met het openbaar vervoer naar het werk. Dit is een significant hoger aandeel dan dit van de respondenten die werken buiten de stadsring (resp. 14% t.o.v. 9%).

3.4.6.2 VERPLAATSINGEN NAAR SCHOOL

6% van **alle respondenten** neemt zeer vaak tot vaak het openbaar vervoer om naar school te gaan. 2% doet dit af en toe en 8% zelden tot nooit. Het merendeel van de respondenten stelt dat dit niet voor hen van toepassing is (85%).

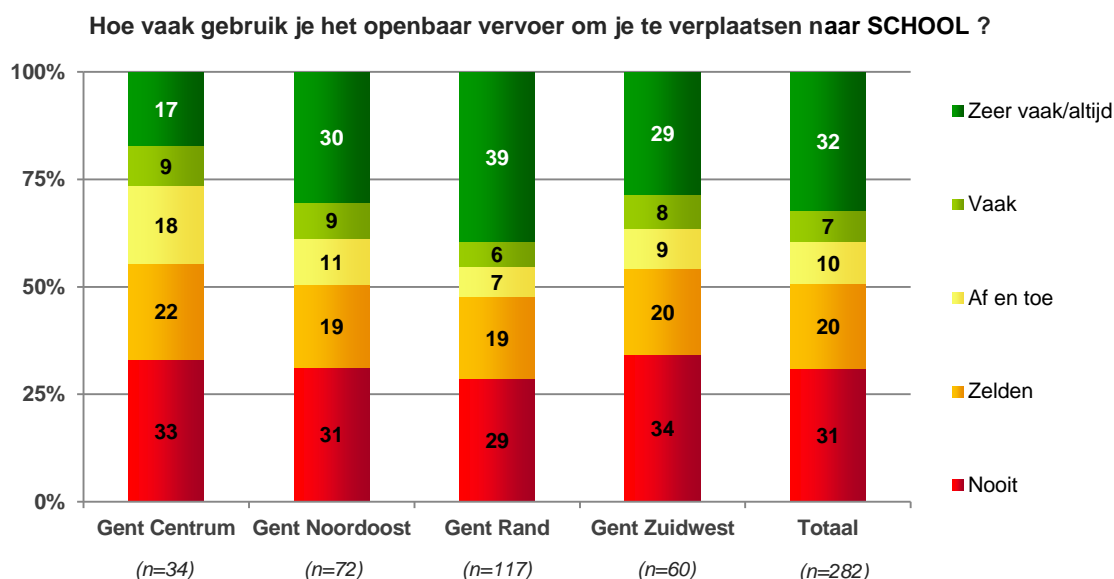
Figuur 86: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) - naar school -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 2 'geen antwoord')

Houden we enkel rekening met respondenten die op dit moment **schoolgaand** zijn (d.i. 15% van alle respondenten), dan zien we dat 32% zeer vaak / altijd met het openbaar vervoer naar school gaat en 7% doet dit vaak. 10% van de schoolgaande respondenten gebruikt af en toe het openbaar vervoer om zich te verplaatsen naar de school. De helft doet dit zelden (20%) tot nooit (31%).

Figuur 87: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) - naar school -, naar stadsdeel – Enkel respondenten die naar school gaan (student zijn)



Basis = enkel respondenten die naar school gaan (n = 284; 2 'geen antwoord')

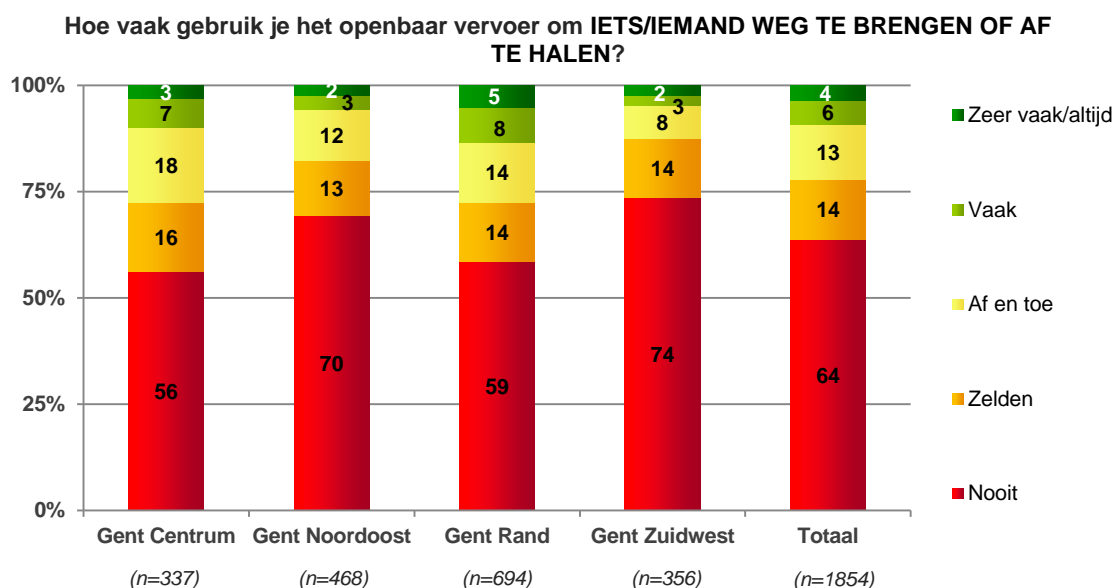
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Onder de schoolgaande respondenten kunnen we geen significant verschil vaststellen voor wat betreft de mate waarin men met het openbaar vervoer naar het werk gaat en het stadsdeel waarin men woont.
- Ook naar leeftijd en naar diploma is er geen verband.
- Meisjes/vrouwen gebruiken significant meer (zeer) vaak tot altijd het openbaar vervoer om naar school te gaan dan de jongens/mannen (resp. 48% t.o.v. 31%). De mannen verplaatsen zich dan weer significant meer zelden of nooit met het openbaar vervoer naar school dan de vrouwen (resp. 64% t.o.v. 41%).
- Naar tewerkstellingsstatuut kunnen er geen significante verschillen genoteerd worden.
- De verschillen naar ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn hier eveneens niet significant.
- Dit is ook het geval voor de ligging van de school binnen of buiten de stadsring.

3.4.6.3 VERPLAATSINGEN OM IETS / IEMAND WEG TE BRENGEN OF AF TE HALEN

De frequentie van het gebruik van het openbaar vervoer om iets/iemand weg te brengen of af te halen is proportioneel niet groot: 10% van de respondenten doet dit zeer vaak tot vaak, 13% af en toe tegenover 78% zelden tot nooit.

Figuur 88: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) – om iets/iemand weg te brengen of af te halen -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 15 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

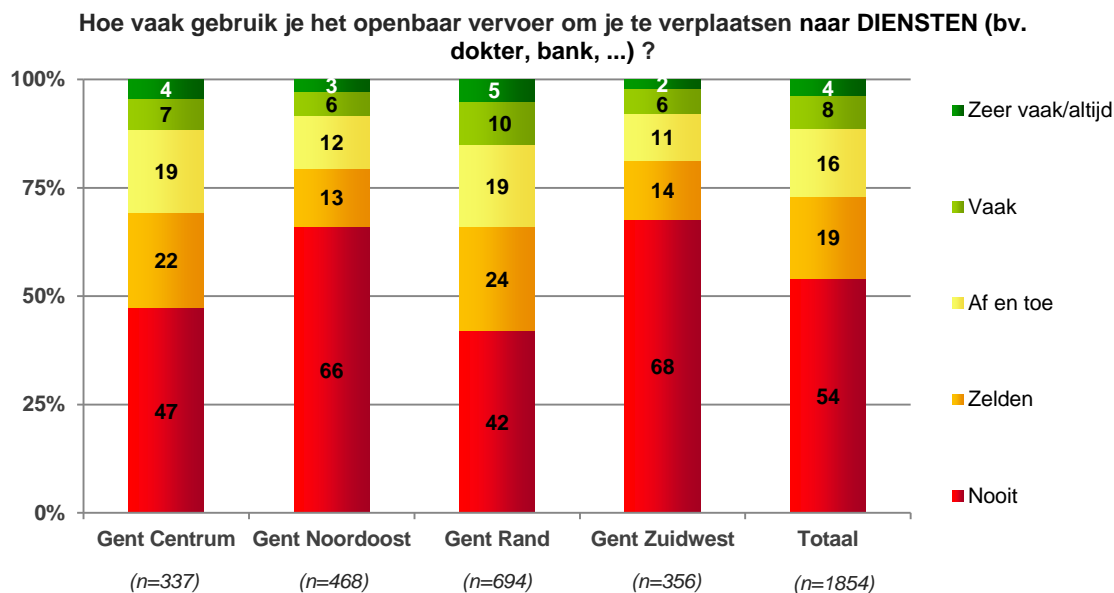
- Het aandeel respondenten dat (zeer) vaak tot altijd iets/iemand afhaalt of wegbrengt met het openbaar vervoer ligt significant hoger in Gent Rand (13%) dan in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 6% en 5%). In deze beide stadsdelen ligt het aandeel zelden of nooit gebruik van het openbaar vervoer dan weer significant hoger dan in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 82% en 88% t.o.v. telkens 72%).
- Met de leeftijd van de respondent is er een negatieve correlatie (-0,173): hoe ouder men is, hoe minder vaak men het openbaar vervoer neemt om iets/iemand weg te brengen of af te halen.
- Het diploma heeft geen invloed op de frequentie van het gebruik van het openbaar vervoer met dit doel.
- De vrouwelijke respondenten verplaatsen zich significant frequenter met het openbaar vervoer om iets/iemand weg te brengen of af te halen dan de mannelijke respondenten (resp. 11% t.o.v. 7% zeer vaak tot altijd en resp. 15% t.o.v. 11% af en toe). Deze laatste gebruiken het openbaar vervoer significant vaker nooit of zelden dan de vrouwen (resp. 82% t.o.v. 74%).
- De nog schoolgaanden en de werklozen maken significant meer gebruik van het openbaar vervoer met het vernoemde doel dan de werkenden en de niet-beroepsactieven (resp. 19% en 22% t.o.v. 7% en 6%). Deze laatste gaan dan weer significant meer zelden of nooit met het openbaar vervoer dan de nog schoolgaanden en de werklozen (resp. 80% en 82% t.o.v. 68% en 67%).

- De respondenten die woonachtig zijn binnen de stadsring nemen significant vaker het openbaar vervoer om iets/iemand weg te brengen of af te halen dan zij die wonen buiten de stadsring (resp. 30% t.o.v. 19%). Omgekeerd nemen de Gentenaren woonachtig buiten de R40 significant meer zelden of nooit het openbaar vervoer met dit doel ten opzichte van zij wiens woonplaats gelegen is binnen de stadsring (resp. 81% t.o.v. 70%).
- Betreffende de verschillen naar ligging van de school/werk binnen of buiten de stadsring, ook hier gebruiken de respondenten waarvan de school/werk gelegen is binnen de stadsring significant vaker het openbaar vervoer om iets/iemand weg te brengen of af te halen in vergelijking met zij die werken/school lopen buiten de R40 (resp. 13% t.o.v. 7%). 79% van de respondenten die naar school/werk gaan buiten de stadsring neemt zelden of nooit het openbaar vervoer om iets weg te brengen; voor de respondenten waarvan hun werk/school gelegen is binnen de stadsring bedraagt dit aandeel 73%. Het verschil is significant.

3.4.6.4 VERPLAATSGINGEN NAAR BEPAALDE DIENSTEN

12% van de respondenten maakt vaak tot zeer vaak/altijd gebruik van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen naar bepaalde diensten zoals de bank, dokter, enz.. Bij 16% gebeurt dit af en toe, voor 19% is dit zelden. 54% verplaatst zich nooit met het openbaar vervoer om naar een bepaalde dienst te gaan.

Figuur 89: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) – naar diensten -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 15 'geen antwoord')

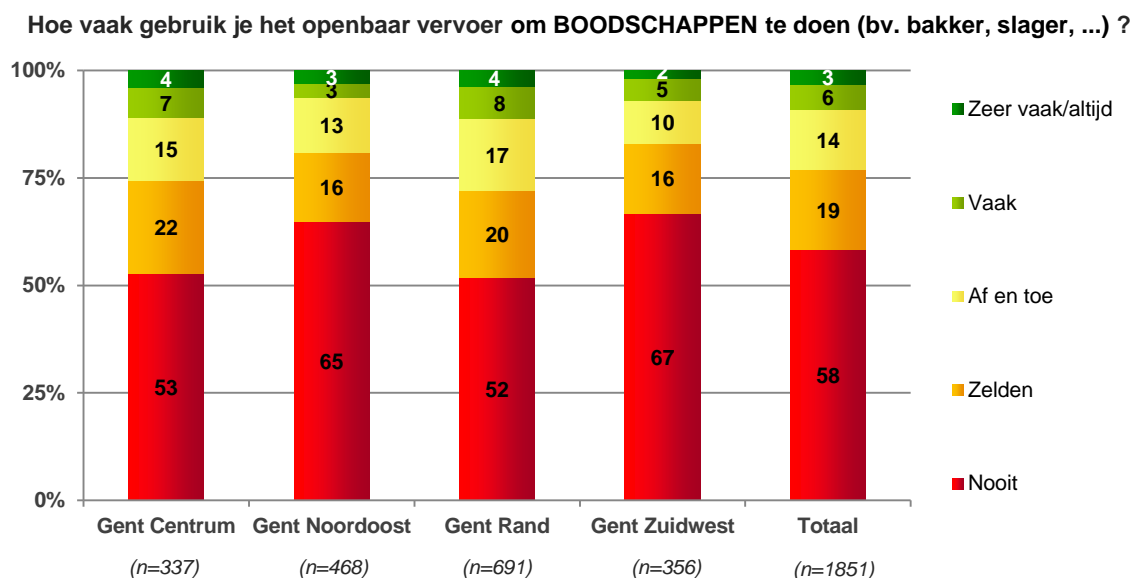
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- 15% van de respondenten van Gent Rand neemt (zeer) vaak tot altijd het openbaar vervoer met dit doel; het verschil met de cijfers voor Gent Noordoost en Gent Zuidwest is significant (resp. telkens 8%). In Gent Centrum en Gent Rand maken significant meer respondenten af en toe gebruik van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen in het kader van diensten ten opzichte van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. telkens 19% t.o.v. 12% en 11%). In Gent Noordoost en Gent Zuidwest maken dan weer significant meer respondenten zelden of nooit gebruik van het openbaar vervoer in vergelijking met Gent Centrum en Gent Rand (resp. 80% en 81% t.o.v. 69% en 66%).
- Er is geen verband met de leeftijd; met het diploma stellen we een zwak negatief (-0,83) verband vast.
- De vrouwelijke respondenten gebruiken significant frequenter het openbaar vervoer om zich te verplaatsen naar een bepaalde dienst dan de mannelijke respondenten (resp. 13% t.o.v. 10% zeer vaak tot altijd en resp. 18% t.o.v. 13% af en toe). De mannen nemen dan weer het openbaar vervoer significant meer nooit of zelden dan de vrouwen (resp. 77% t.o.v. 69%).
- Nog schoolgaanden, werklozen en niet-beroepsactieven maken – in vergelijking met de werkenden - significant frequenter gebruik van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen naar een bepaalde dienst (resp. 17%, 22% en 16% t.o.v. 7%). Omgekeerd is het aandeel van de werkenden significant hoger ten opzichte van de drie overige statuten betreffende het zelden of nooit gebruik van het openbaar vervoer met het vermelde doel (resp. 80% t.o.v. 67%, 67% en 61%).
- De respondenten die woonachtig zijn binnen de stadsring gebruiken significant vaker het openbaar vervoer om zich te verplaatsen naar een dienst dan zij die wonen buiten de stadsring (resp. 35% t.o.v. 24%). Omgekeerd nemen de Gentenaren woonachtig buiten de R40 significant meer zelden of nooit het openbaar vervoer met dit doel ten opzichte van zij wiens woonplaats gelegen is binnen de stadsring (resp. 77% t.o.v. 65%).
- Betreffende de verschillen naar ligging van de school/werk binnen of buiten de stadsring, ook hier gebruiken de respondenten waarvan de school/werk gelegen is binnen de stadsring significant vaker het openbaar vervoer om zich te verplaatsen naar een dienst in vergelijking met zij die werken/school lopen buiten de R40 (resp. 13% t.o.v. 7%). De respondenten die naar school/werk gaan buiten de stadsring nemen dan weer significant meer zelden of nooit het openbaar vervoer om naar een dienst te gaan ten opzichte van de respondenten waarvan hun werk/school binnen de stadsring gelegen is (resp. 79% t.o.v. 71%).

3.4.6.5 VERPLAATSINGEN OM BOODSCHAPPEN TE DOEN

Het openbaar vervoer wordt eveneens niet vaak gebruikt om boodschappen te gaan doen: 9% doet dit vaak tot zeer vaak, 14% af en toe tegenover 77% zelden tot nooit.

Figuur 90: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) – boodschappen doen -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 18 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

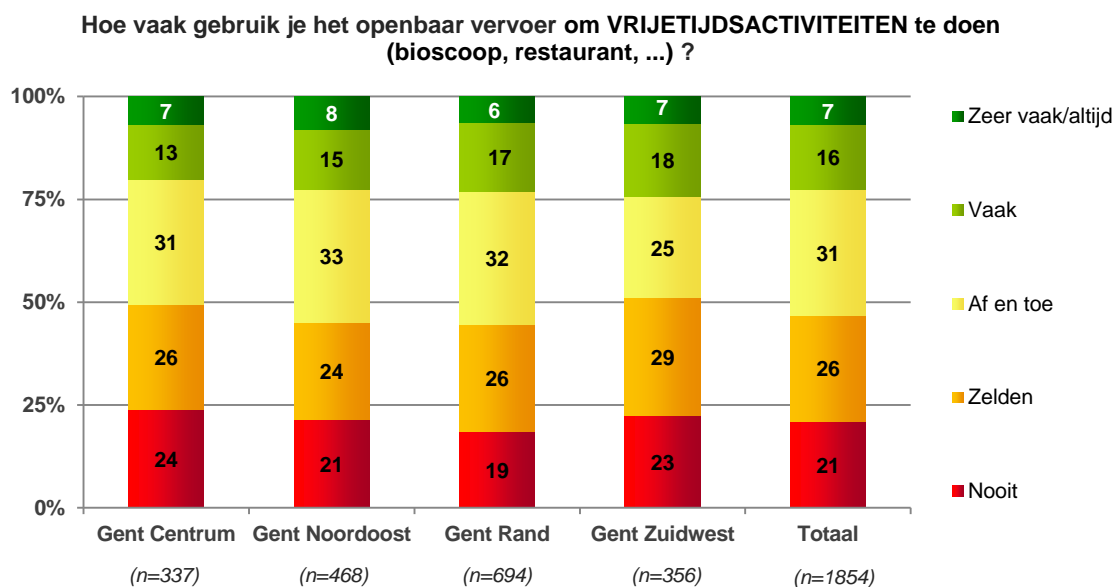
- In Gent Rand maken significant meer respondenten (zeer) vaak tot altijd gebruik van het openbaar vervoer om boodschappen te doen dan in Gent Noordoost (resp. 11% t.o.v. 6%); in Gent Noordoost wordt dan weer significant meer zelden of nooit met het openbaar vervoer boodschappen gedaan dan in Gent Rand (resp. 81% t.o.v. 72%). Ook het verschil tussen het aandeel van Gent Zuidwest met dit van Gent Centrum en Gent Rand is significant (resp. 83% t.o.v. 74% en 72%).
- De leeftijd correleert zwak positief (0,075) met de frequentie van het gebruik van het openbaar vervoer om boodschappen te doen.
- Het verband met het diploma van de respondent is negatief zwak (-0,074).
- 81% van de mannen gebruikt zelden of nooit het openbaar vervoer om boodschappen te doen ten opzichte van 73% van de vrouwen; het verschil is significant. De vrouwen nemen significant frequenter het openbaar vervoer om achter boodschappen te gaan ten opzichte van de mannen (resp. 11% t.o.v. 7% (zeer) vaak tot altijd en resp. 16% t.o.v. 12% af en toe).
- Respondenten die schoolgaand, werkloos, niet-beroepsactief zijn, nemen significant meer (zeer) vaak tot altijd het openbaar vervoer om boodschappen te doen dan de werkende respondenten (resp. 10%, 17% en 19% t.o.v. 5%). De nog schoolgaanden en de werkenden laten ook een significant hoger aandeel van zelden of nooit gebruik noteren dan de niet-beroepsactieven (resp. 75% en 83% t.o.v. 65%).

- Het aandeel respondenten met de woonplaats gelegen binnen de stadsring dat (zeer) vaak tot altijd het openbaar vervoer neemt om boodschappen te doen, is significant hoger dan dit van de respondenten die wonen buiten de stadsring (resp. 13% t.o.v. 7%). Anderzijds gebruikt 79% van de respondenten die woonachtig zijn buiten de stadsring zelden of nooit het openbaar vervoer om achter hun boodschappen te gaan; dit is een significant hoger aandeel dan bij dit van zij die wonen binnen de stadsring (72%).
- De verschillen naar de ligging van de school/het werk binnen of buiten de stadsring zijn niet significant.

3.4.6.6 VERPLAATSGEN NAAR VRIJETIJDRACTIVITEITEN

Er wordt vaker gebruik gemaakt van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen in het kader van vrijetijdsactiviteiten. 23% doet dit vaak tot zeer vaak en 31% af en toe. Een kwart van de respondenten (26%) laat weten dit zelden te doen en voor 21% is dit nooit.

Figuur 91: Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (tram, bus, trein) – voor vrijetijdsactiviteiten -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 15 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Naar de frequentie waarmee men het openbaar vervoer gebruikt in het kader van vrijetijdsactiviteiten kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld tussen de verscheidene stadsdelen.
- We stellen hier ook geen verband vast met de leeftijd en het diploma van de respondent.

- Een kwart van de vrouwelijke respondenten (26%) gebruikt het openbaar vervoer (zeer) vaak tot altijd om vrijetijdsactiviteiten te doen; bij de mannen is dit 20%. Het verschil is significant. 51% van de mannen stelt zelden of nooit hiervoor het openbaar vervoer te nemen; bij de vrouwen noteren we een aandeel van 43% waarbij het verschil significant is.
- Respondenten die schoolgaand, werkloos, niet-beroepsactief zijn gebruiken significant meer (zeer) vaak tot altijd het openbaar vervoer om vrijetijdsactiviteiten te doen dan de werkende respondenten (resp. 36%, 29% en 31% t.o.v. 16%). De werkenden laten op hun beurt een significant hoger aandeel van zelden of nooit gebruik noteren dan de nog schoolgaanden en de niet-beroepsactieven (resp. 54% t.o.v. 35% en 36%).
- De verschillen naar ligging van de woonplaats buiten of binnen de stadsring zijn hier niet significant.
- Dit is ook het geval voor de ligging van de school binnen of buiten de stadsring.

3.4.6.7 ABONNEMENT OPENBAAR VERVOER

1. AANTAL ABONNEMENTEN OPENBAAR VERVOER

Uit de bevraging blijkt dat bijna vier op tien van alle respondenten (37%) een abonnement voor het openbaar vervoer heeft; 63% heeft er geen.

Tabel 53 : Hebben van een abonnement voor het openbaar vervoer, naar stadsdeel

	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Neen	211	62,5	317	67,4	407	58,2	242	67,6	1176	63,1
Ja	126	37,5	153	32,6	292	41,8	116	32,4	688	36,9
Totaal	337	100,0	470	100,0	699	100,0	358	100,0	1864	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>3</i>	<i>0,5</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>5</i>	<i>0,3</i>

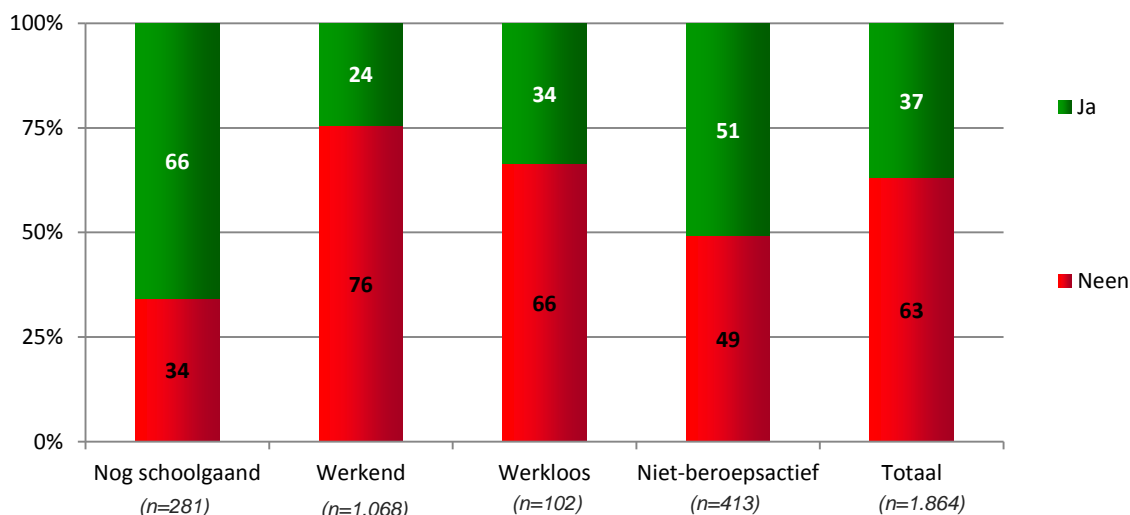
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het aandeel respondenten dat een abonnement voor het openbaar vervoer heeft, verschilt significant tussen de stadsdelen. Zo hebben de respondenten van Gent Rand significant vaker een abonnement op het openbaar vervoer dan de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest.
- Naar geslacht stellen we een significant verschil vast: vrouwen hebben vaker een abonnement dan mannen 40% t.o.v. 34%.
- De jongste leeftijdsgroep (10-19 jaar) alsook de oudste (70-79 jaar) hebben significant meer een abonnement voor het openbaar vervoer dan de overige leeftijdsgroepen.
- Naar opleiding blijkt dat laaggeschoolden en middengeschoolden significant vaker een openbaar vervoersabonnement hebben dan de hooggeschoolden (resp. 43% en 36% t.o.v. 26%).

- De respondenten die woonachtig zijn binnen de stadsring hebben significant meer een abonnement voor het openbaar vervoer dan zij die wonen buiten de stadsring (resp. 41% t.o.v. 35%).
- De verschillen naar ligging van de school/het werk binnen of buiten de stadsring zijn minimaal en niet significant.

Beschouwen we het hebben van een abonnement voor het openbaar vervoer naar tewerkstellingsstatuut, dan wijst de analyse uit dat schoolgaande respondenten significant vaker een abonnement voor het openbaar vervoer hebben dan de beroepsactieven, de werklozen en de niet-beroepsactieven (resp. 66% t.o.v. 24%, 34% en 51%). Deze laatste groep beschikt significant meer over een abonnement ten opzichte van de werkenden en de werklozen (resp. 51% t.o.v. 24% en 34%).

Figuur 92 : Hebben van een abonnement voor het openbaar vervoer, naar tewerkstellingsstatuut

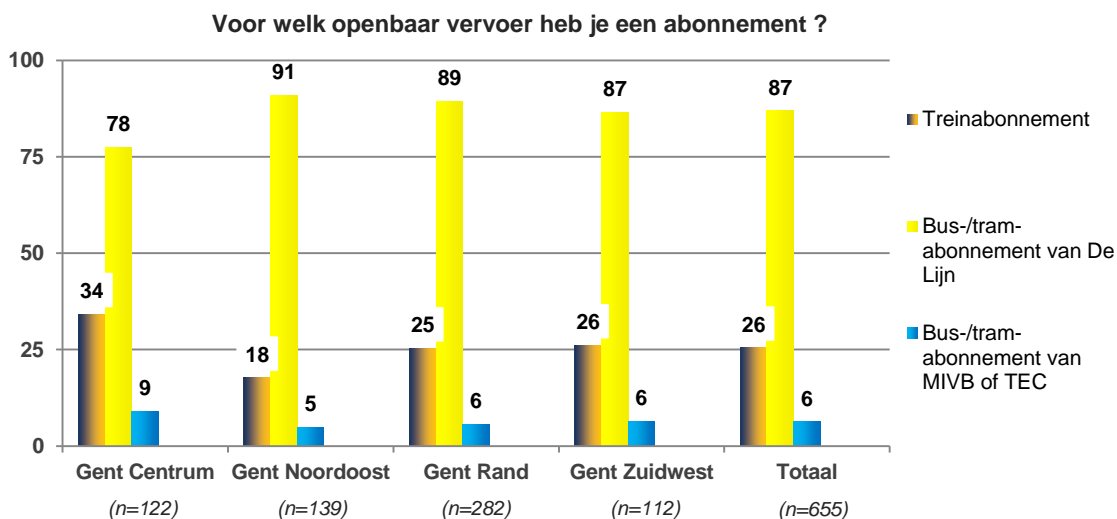


Basis = alle respondenten (n = 1.869; 5 'geen antwoord')

2. TYPE VAN ABONNEMENT VOOR OPENBAAR VERVOER

Van zij die een abonnement hebben voor het openbaar vervoer (37% van alle respondenten), geeft 87% van de resp. respondenten aan een bus-/tramabonnement van De Lijn te hebben. 26% heeft een treinabonnement en 6% een MIVB- of TEC-abonnement.

Figuur 93: Type abonnement voor het openbaar vervoer, naar stadsdeel (meerdere antwoorden mogelijk)



Basis = enkelrespondenten met abonnement voor openbaar vervoer (n = 688)

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

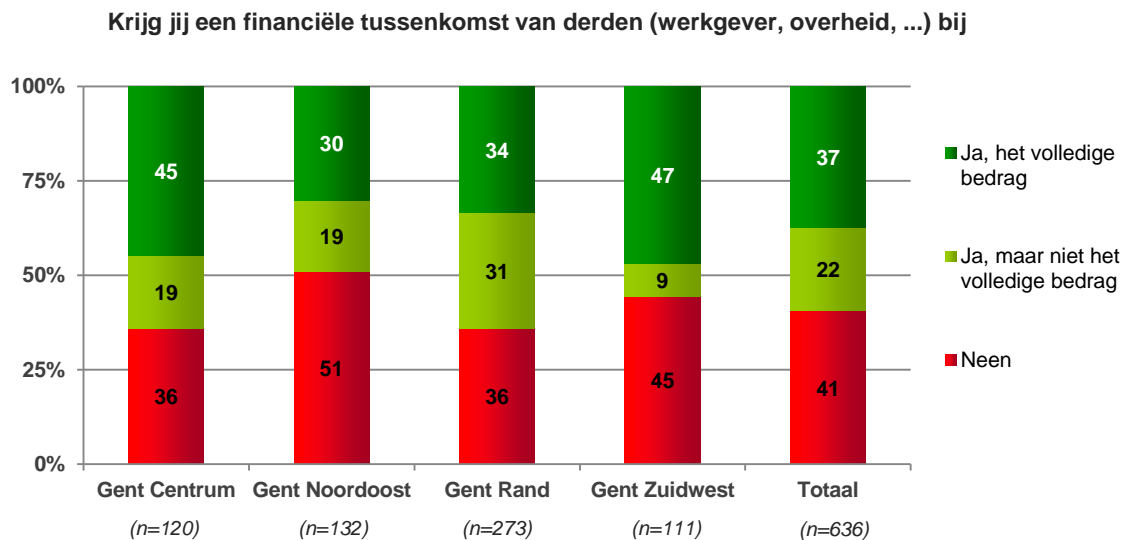
- Vergeleken met Gent Centrum telt Gent Noordoost en Gent Zuidwest significant meer respondenten met een abonnement van De Lijn (resp. 78% t.o.v. 91% en 89%). Gent Centrum telt dan weer significant meer respondenten met een treinabonnement ten opzichte van de respondenten van Gent Noordoost (resp. 34% t.o.v. 18%).
- Naar geslacht worden geen significante verschillen vastgesteld.
- De jongste leeftijdsgroep (10-19 jaar) alsook de oudste (70-79 jaar) hebben significant meer een abonnement van De Lijn dan de overige leeftijdsgroepen. De 30-49-jarigen hebben significant vaker een MIVB of TEC-abonnement dan de respondenten van de overige leeftijdscategorieën. Tenslotte zijn de leeftijdsgroepen vanaf 20 jaar tot 59 jaar significant vaker geabonneerd op de trein in vergelijking met de jongste en de oudste leeftijdsgroepen.
- Naar opleidingsniveau stellen we vast de hogeschoolden ten opzichte van de laaggeschoolden significant meer een abonnement van de MIVB of TEC hebben (resp. 11% t.o.v. 3%). De hogeschoolden hebben tevens significant vaker een treinabonnement dan zowel de laag- als de middengeschoolden (resp. 50% t.o.v. 9% en 14%). Betreffende het hebben van een abonnement van De Lijn, hier zijn het de laaggeschoolden en de middengeschoolden die een significant hoger aandeel laten noteren dan de hogeschoolden (resp. 97% en 96% t.o.v. 70%).
- Schoolgaande alsook werkloze respondenten hebben significant vaker een treinabonnement dan de niet-beroepsactieven (resp. 13% en 18% t.o.v. 5%). De werkenden laten tevens een significant hoger aandeel treinabonnement noteren dan de nog schoolgaanden, de werklozen en de niet-beroepsactieven (resp. 52% t.o.v. 13%, 18% en 5%). De niet-beroepsactieven en de nog schoolgaanden beschikken significant meer over een abonnement van De Lijn dan de werkenden (resp. 96% en 98% t.o.v. 71%). Deze laatste groep beschikt significant meer over een MIVB/TEC-abonnement ten opzichte van de nog schoolgaanden en de niet-beroepsactieven (resp. 12% t.o.v. 2% en 5%).

- De ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring geeft geen significante verschillen betreffende het type abonnement voor het openbaar vervoer.
- De ligging van de school/het werk binnen of buiten de stadsring daarentegen wel. Respondenten die naar school of werken gaan buiten de stadsring beschikken significant vaker over enerzijds een MIVB-TEC-abonnement en anderzijds een treinabonnement ten opzichte van de respondenten wier werk/school gelegen is binnen de R40 (resp. 9% t.o.v. 3% MIVB/TEC en resp. 47% t.o.v. 9% trein). Respondenten met de school/het werk gelegen binnen de stadsring hebben significant meer een abonnement van De Lijn dan zij die buiten de stadsring gaan werken of school lopen (resp. 98% t.o.v. 75%).

3. FINANCIËLE TUSSENKOMST VAN DERDEN BIJ AANKOOP ABONNEMENT OPENBAAR VERVOER

Bijna zes op tien respondenten (59%) die een abonnement voor het openbaar vervoer hebben, krijgen dit – minstens gedeeltelijk – door derden terugbetaald. 37% krijgt zelfs het volledige bedrag terug.

Figuur 94: Financiële tussenkomst in abonnement voor het openbaar vervoer, naar stadsdeel – Respondenten met een abonnement voor het openbaar vervoer



Basis = enkel respondenten met abonnement voor openbaar vervoer (n = 688)

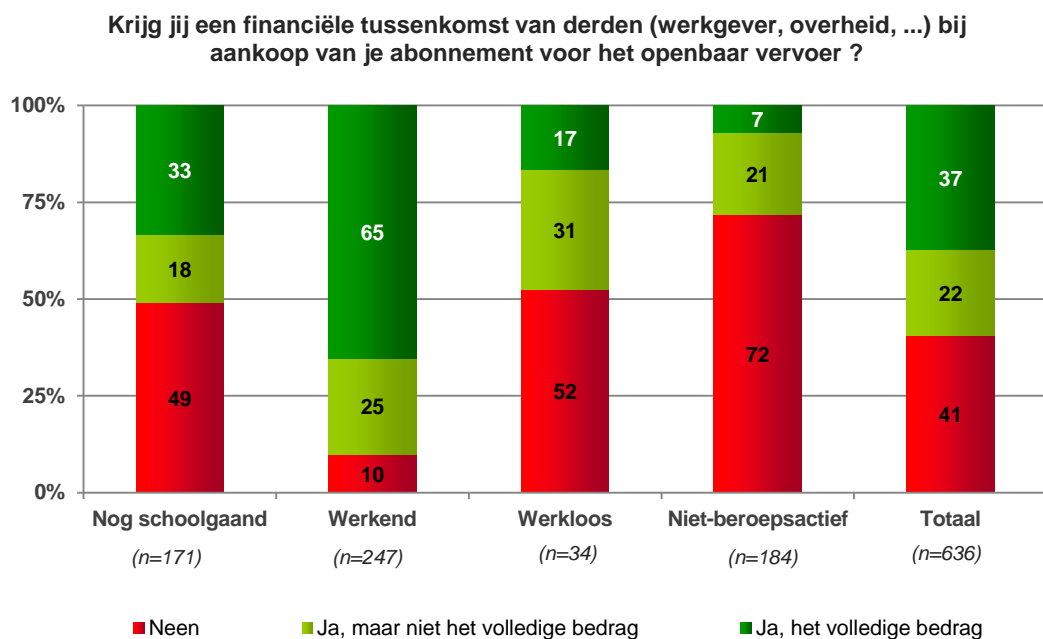
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Naar de stadsdelen zien we dat de respondenten van Gent Rand significant vaker dan de respondenten van Gent Noordoost een financiële tussenkomst van derden krijgen bij aankoop van een abonnement voor het openbaar vervoer (deels of volledig) (resp. 64% t.o.v. 49%). De helft van de respondenten in Gent Noordoost (51%) krijgt geen financiële tegemoetkoming; dit is omgekeerd eveneens een significant hoger aandeel dan voor Gent Rand (36%).
- De verschillen tussen de vrouwen en de mannen zijn niet significant.

- De verschillen tussen de leeftijdsgroepen vanaf 10 jaar tot 59 jaar die een financiële tegemoetkoming krijgen ten opzichte van de groepen van 60 jaar tot 79 jaar, zijn telkens significant.
- 71% van de hooggeschoolden (met abonnement) krijgt een gedeeltelijke of volledige terugbetaling van hun abonnement; dit is een significant hoger aandeel dan dit van de laaggeschoolden (50%) en dit van de middengeschoolden (54%).
- Of de woonplaats gelegen is binnen of buiten de stadsring maakt geen verschil uit naar al dan niet krijgen van een financiële tegemoetkoming door derden.
- De respondenten waarvan het werk of de school gelegen is buiten de stadsring, krijgen significant vaker een terugbetaling (deels of volledig) van hun abonnement voor het openbaar vervoer ten opzichte van de respondenten die hun werk/school gelegen is binnen de stadsring (resp. 81% t.o.v. 48%). Het omgekeerde is eveneens significant (binnen de stadsring en geen terugbetaling tegenover buiten de stadsring en tegemoetkoming).

Schoolgaande respondenten krijgen significant vaker (minstens een deel van) hun abonnement voor het openbaar vervoer terugbetaald door derden ten opzichte van de niet-beroepsactieven (resp. 51% t.o.v. 28%). Ook het verschil in aandelen tussen de werkenden met de schoolgaanden, werklozen en niet-beroepsactieven betreffende de terugbetaling is eveneens significant (met name resp. 90% t.o.v. 51%, 48% en 28%). Bij de werklozen, de niet-beroepsactieve en schoolgaande respondenten ligt de niet-terugbetaling door derden dan weer significant hoger in vergelijking met de werkenden, zijnde resp. 52%, 72% en 49% t.o.v. 10%.

Figuur 95 : Financiële tussenkomst in abonnement voor het openbaar vervoer, naar tewerkstellingsstatuut – Respondenten met een abonnement voor het openbaar vervoer



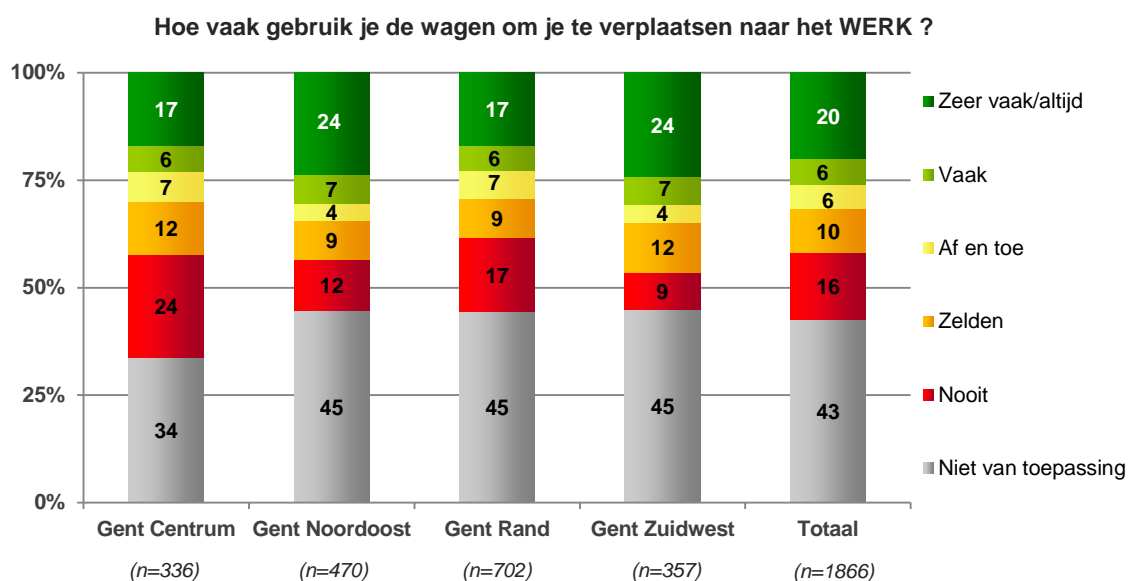
Basis = enkel respondenten met abonnement voor openbaar vervoer (n = 688)

3.4.7 Verplaatsingsgedrag per wagen

3.4.7.1 VERPLAATSIJNGEN NAAR HET WERK

Een vijfde van **alle respondenten** (20%) neemt zeer vaak/altijd de wagen naar het werk, 6% doet dit vaak en evenzoveel af en toe. Een op tien respondenten gebruikt zelden de wagen om zich te verplaatsen naar het werk en 16% nooit. Voor 43% van alle respondenten is dit niet van toepassing.

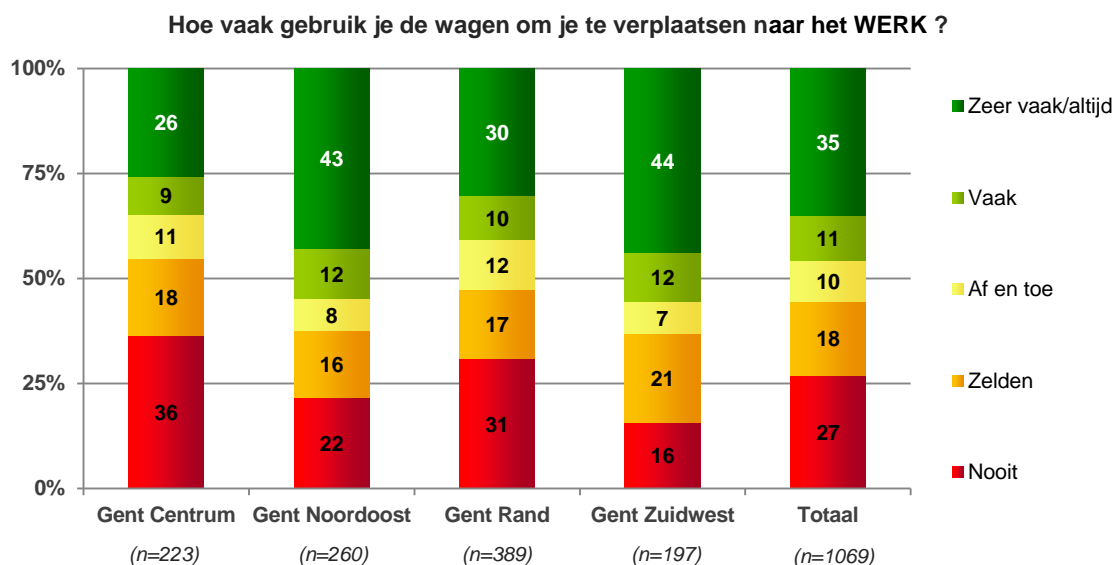
Figuur 96: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier - naar het werk -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 3 'geen antwoord')

Nemen we **enkel de respondenten in beschouwing die momenteel werken** (d.i. 57% van alle respondenten), dan stijgt het aandeel dat zeer vaak/altijd met de wagen naar het werk gaat tot 35% en het aandeel vaak tot 11%. 10% verplaatst zich af en toe met de wagen naar het werk en 18% zelden. 27% van alle werkende respondenten neemt nooit de wagen om te gaan werken.

Figuur 97: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier - naar het werk -, naar stadsdeel – Enkel respondenten die werk hebben



Basis = enkel respondenten die beroepsactief zijn (n = 1.072; 3 'geen antwoord')

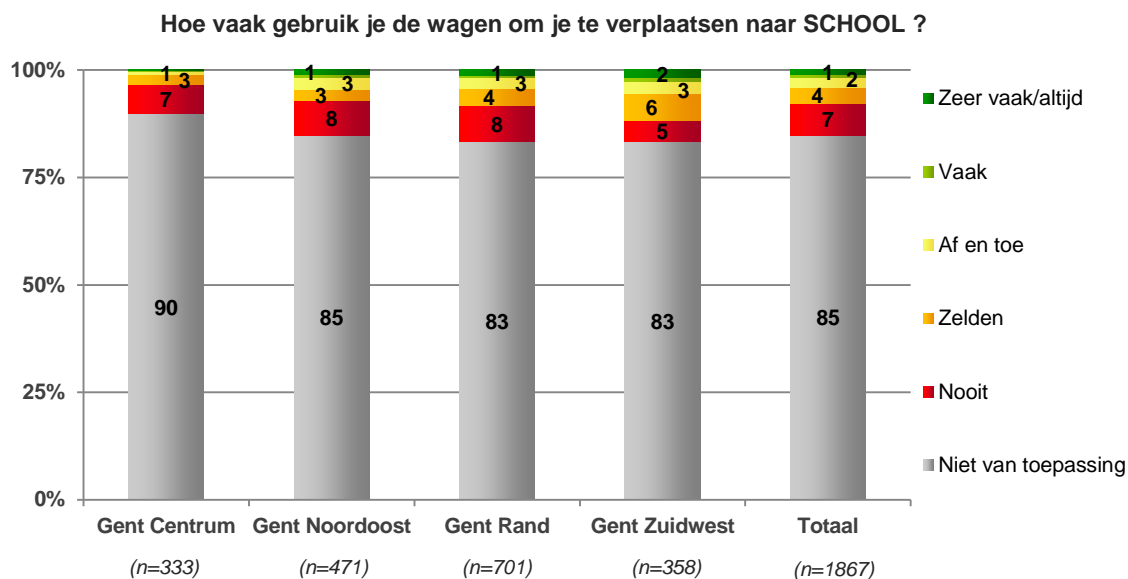
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De analyse toont aan dat significant meer respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (zeer) vaak tot altijd de wagen nemen om naar het werk te gaan, met name 55% en 56% t.o.v. 35% in Gent Centrum en 41% in Gent Rand. Omgekeerd zien we dat de respondenten van Gent Centrum zich significant meer zelden of nooit met de wagen verplaatsen naar het werk dan deze van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 55% t.o.v. 38% en 37%).
- De leeftijd en het diploma van de respondenten hebben geen invloed op de gebruiksfrequentie van de wagen naar het werk.
- Mannen blijken significant meer (zeer) vaak tot altijd met de wagen naar het werk te gaan dan de vrouwen (resp. 50% t.o.v. 41%); bij deze laatste stellen we exact het omgekeerde vast: de vrouwen gebruiken significant meer zelden of nooit de wagen om zich te verplaatsen naar het werk dan de mannen (resp. 51% t.o.v. 39%).
- Naar tewerkstellingsstatuut kunnen geen significante verschillen worden genoteerd.
- De verschillen naar de ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring zijn eveneens niet significant.
- 52% van de respondenten waarvan het werk gelegen is buiten de stadsring neemt (zeer) vaak tot altijd de wagen naar het werk; dit is een significant beduidend hoger aandeel dan dit van zij die werken binnen de stadsring (27%). Daartegenover geeft 64% van deze laatste groep van respondenten aan dat zij zelden of nooit de wagen naar het werk nemen, wat ook een significant beduidend hoger aandeel is dan dit van zij die werken buiten de R40 (39%).

3.4.7.2 VERPLAATSINGEN NAAR SCHOOL

Om zich naar school te verplaatsen, maakt 2% van **alle respondenten** vaak tot zeer vaak / altijd gebruik van de wagen en nog eens 2% doet dit af en toe. Een op tien respondenten (11%) gebruikt zelden of nooit de wagen om zich te verplaatsen naar school. 85% van alle respondenten geeft hier aan dat deze vraag voor hen niet van toepassing is.

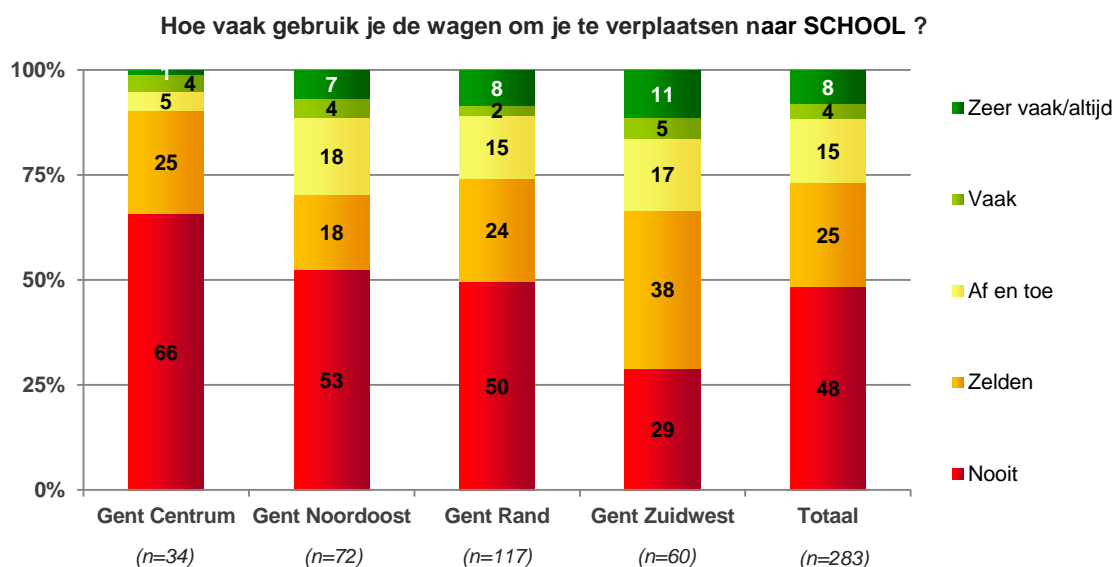
Figuur 98: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier - naar school -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 1 'geen antwoord')

Indien we enkel rekening houden met **schoolgaande respondenten** (d.i. 15% van alle respondenten), dan blijkt dat bijna de helft nooit met de wagen naar school gaat en een kwart (25%) zelden. 15% van de schoolgaanden gebruikt af en toe de wagen naar school, 4% vaak en 8% zeer vaak/altijd.

Figuur 99: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier - naar school -, naar stadsdeel – Enkel respondenten die naar school gaan (student zijn)



Basis = enkel respondenten die naar school gaan (n = 284; 1 'geen antwoord')

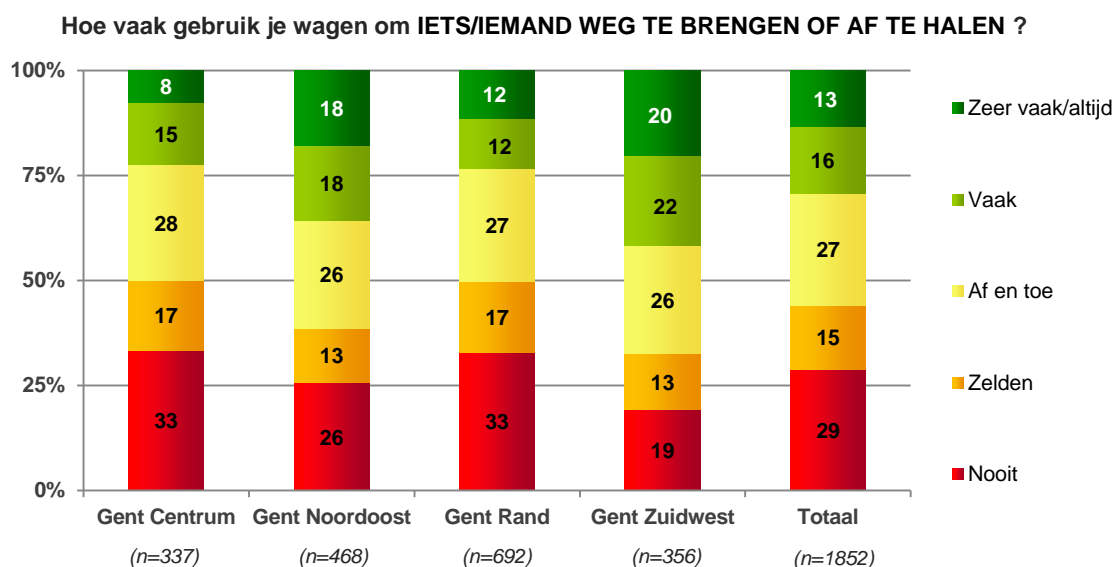
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- De verschillen in gebruiksfrequentie van de wagen naar school tussen de stadsdelen zijn niet significant.
- Met de leeftijd en het diploma van de respondenten worden hier ook geen verbanden opgetekend.
- Naar geslacht alsook naar tewerkstellingsstatuut noteren we hier eveneens geen significante verschillen.
- De ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring enerzijds en de ligging van de school binnen of buiten de stadsring anderzijds geven geen significante verschillen voor wat de gebruiksfrequentie van de wagen naar school betreft.

3.4.7.3 VERPLAATSINGEN OM IETS / IEMAND WEG TE BRENGEN OF AF TE HALEN

13% van alle respondenten neemt zeer vaak/altijd de wagen om iets of iemand te gaan wegbrengen of afhalen. 16% doet dit vaak en iets meer dan een kwart van de respondenten (27%) gebruikt af en toe de wagen met dit doel. 15% neemt hiervoor zelden de wagen en 29% stelt dat dit nooit het geval is.

Figuur 100: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier – om iets/iemand weg te brengen of af te halen -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 217 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

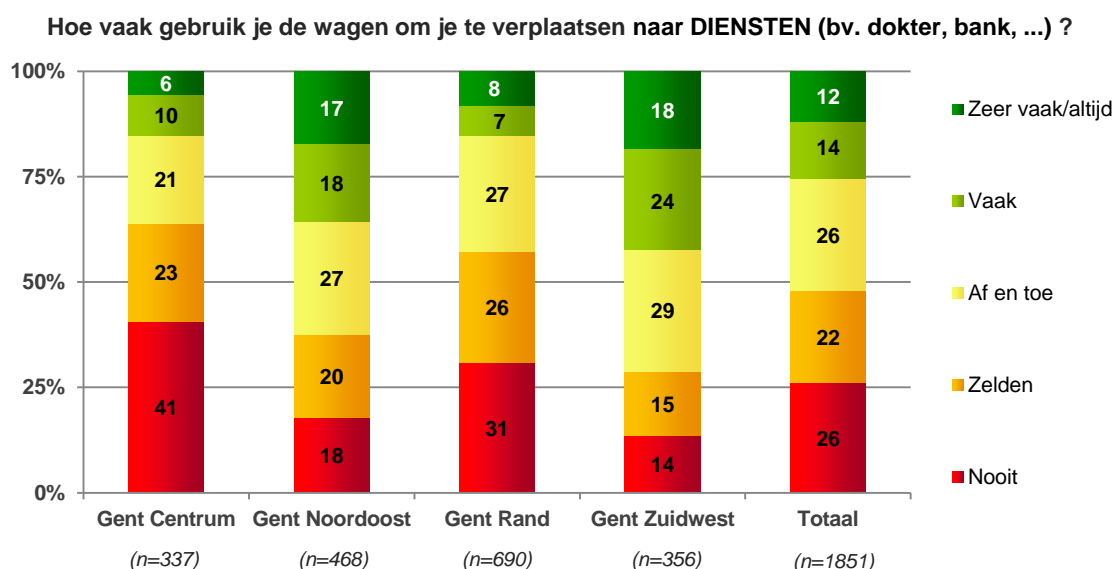
- Naar de stadsdelen zien we dat significant meer respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (zeer) vaak tot altijd de wagen nemen om iets/iemand weg te brengen of af te halen in vergelijking met de respondenten in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 36% en 42% t.o.v. telkens 23%). De respondenten van Gent Centrum en Gent Rand gebruiken dan weer significant meer zelden of nooit de wagen voor dergelijke doeleinden ten opzichte van de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. telkens 50% t.o.v. 39% en 33%).
- Met de leeftijd van de respondent is er hier geen verband.
- Met het diploma is er een zwak positief (0,063) verband.
- De verschillen naar geslacht zijn minimaal en ook niet significant.
- Naar tewerkstellingsstatuut zien we dat de werkenden significant vaker tot altijd de wagen gebruiken om iets/iemand weg te brengen of af te halen dan de schoolgaanden en de niet-beroepsactieven (resp. 34% t.o.v. 25% en 21%). Zelden of nooit de wagen gebruiken met dit doel wordt significant meer aangegeven door de nog schoolgaanden, werklozen en niet-beroepsactieven dan de werkenden (resp. 50%, 55% en 51% t.o.v. 38%).
- De respondenten die woonachtig zijn buiten de stadsring gebruiken significant frequenter (zeer vaak tot altijd) de wagen voor het vermelde doeleinde dan de respondenten die wonen binnen de stadsring (resp. 33% t.o.v. 23%). Betreffende het zelden of nooit gebruik van de wagen stellen we het omgekeerde vast waarbij ook het verschil significant is (52% binnen stadsring t.o.v. 40% buiten de stadsring).

- Dezelfde resultaten zien we voor wat de ligging van het werk/school binnen of buiten de stadsring betreft: significant meer (zeer) vaak tot altijd verplaatsingen met de wagen door diegenen waarvan de school/werk gelegen is buiten de stadsring (resp. 33% t.o.v. 23%) en omgekeerd significant meer zelden of nooit verplaatsingen met de wagen om iets/iemand weg te brengen of af te halen door de respondenten die binnen de stadsring hun werk/school hebben (resp. 52% t.o.v. 40%).

3.4.7.4 VERPLAATSINGEN NAAR BEPAALDE DIENSTEN

12% gebruikt de wagen zeer vaak/altijd in het kader van diensten, bijvoorbeeld om naar de dokter of de bank te gaan. 14% doet dit vaak en 26% af en toe. Bijna de helft van de respondenten gebruikt hiervoor zelden (22%) tot nooit (26%) de wagen.

Figuur 101: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier – naar diensten -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 18 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

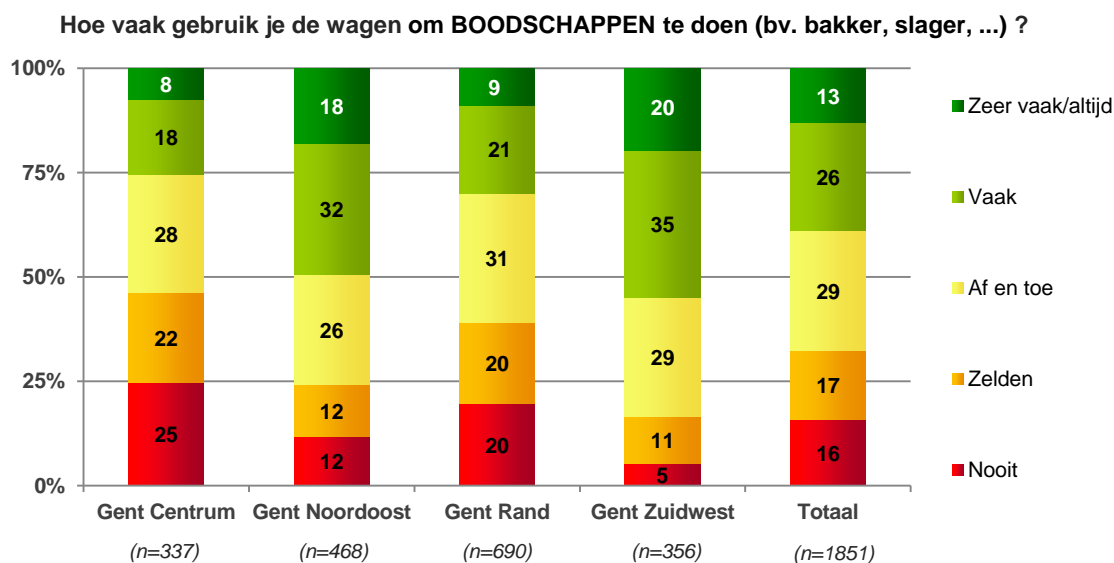
- Zoals ook hoger werd vastgesteld betreffende de gebruiksfrequentie van de wagen om iets/iemand weg te brengen of af te halen, gebruiken ook hier significant meer respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (zeer) vaak tot altijd de wagen om zich te verplaatsen naar diensten ten opzichte van de respondenten in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 36% en 42% t.o.v. telkens 15%). De respondenten van Gent Centrum en Gent Rand gebruiken dan weer significant meer zelden of nooit de wagen voor dergelijke doeleinden ten opzichte van de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 64% en 57% t.o.v. 38% en 29%).

- We vinden hier een zwakke positieve correlatie (0,058) met de leeftijd van de respondent en een zwak negatief verband met het diploma (-0,065).
- Naar geslacht stellen we enkel vast dat 51% van de mannen zich zelden of nooit met de wagen naar een bepaalde dienst verplaatsen; dit is een significant hoger aandeel dan bij de vrouwen (45%).
- Betreffende het tewerkstellingsstatuut is het verschil significant voor wat het af en toe gebruik van de wagen betreft door de niet-beroepsactieven ten opzichte van de werkenden (resp. 33% t.o.v. 24%).
- De respondenten die woonachtig zijn buiten de stadsring gebruiken significant frequenter (zeer vaak tot altijd) de wagen om zich te verplaatsen naar bepaalde diensten dan de respondenten die wonen binnen de stadsring (resp. 29% t.o.v. 17%). Betreffende het zelden of nooit gebruik van de wagen stellen we het omgekeerde vast waarbij ook het verschil significant is (60% binnen stadsring t.o.v. 43% buiten de stadsring).
- Dezelfde resultaten kunnen genoteerd worden voor wat de ligging van het werk/school binnen of buiten de stadsring betreft: significant meer (zeer) vaak tot altijd verplaatsingen met de wagen door diegenen waarvan de school/werk gelegen is buiten de stadsring (resp. 28% t.o.v. 21%) en omgekeerd significant meer zelden of nooit verplaatsingen met de wagen naar een bepaalde dienst door respondenten die binnen de stadsring hun werk/school hebben (resp. 55% t.o.v. 47%).

3.4.7.5 VERPLAATSIJGEN OM BOODSCHAPPEN TE DOEN

13% van de respondenten gebruikt zeer vaak/altijd de wagen om boodschappen te doen en een kwart (26%) doet dit vaak. Daarnaast neemt 29% van de respondenten af en toe de wagen om achter boodschappen te gaan. 17% gebruikt hiervoor zelden de wagen en 16% nooit.

Figuur 102: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier – boodschappen doen -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 18 'geen antwoord')

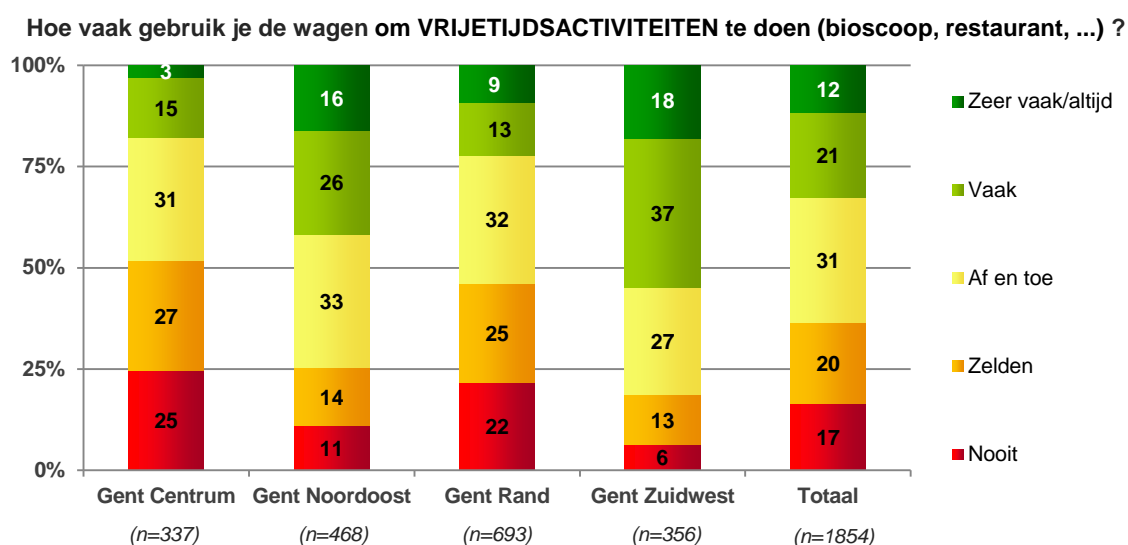
SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- In Gent Noordoost en Gent Zuidwest blijkt men significant meer (zeer) vaak tot altijd beroep te doen op de wagen om boodschappen te doen ten opzichte van Gent Centrum en Gent Rand (resp. 50% en 55% t.o.v. 26% en 30%). In Gent Centrum en Gent Rand liggen daartegenover de aandelen van het zelden of nooit gebruik van de wagen significant hoger dan in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 46% en 39% t.o.v. 24% en 17%).
- Met de leeftijd en het diploma van de respondenten worden hier geen verbanden opgetekend.
- De verschillen tussen mannen en vrouwen zijn, voor wat de gebruiksfrequentie van de wagen om boodschappen te doen betreft, niet significant.
- Schoolgaanden en werklozen gebruiken significant meer zelden of nooit de wagen om boodschappen te doen ten opzichte van de beroepsactieve respondenten (resp. 40% en 47% t.o.v. 28%).
- 44% van de respondenten die woonachtig zijn buiten de stadsring gebruikt significant meer (zeer) vaak tot altijd de wagen om boodschappen te doen dan de respondenten die wonen binnen de stadsring (27%). Betreffende het zelden of nooit gebruik van de wagen stellen we het omgekeerde vast waarbij ook het verschil significant is (45% binnen stadsring t.o.v. 27% buiten de stadsring).
- Respondenten waarvan het werk/de school gelegen is buiten de stadsring laten een hoger significant aandeel (zeer) vaak tot altijd gebruik van de wagen om boodschappen te doen noteren dan zij die werken/school gaan binnen de stadsring (resp. 43% t.o.v. 35%). Omgekeerd verplaatst 38% van de respondenten die werken/school lopen binnen de R40 zich zelden of nooit met de wagen om boodschappen te doen; dit is een significant hoger aandeel dan dit van de respondenten die buiten de stadsring hun werk/school hebben (27%).

3.4.7.6 VERPLAATSINGEN NAAR VRIJETIJDSACTIVITEITEN

In het kader van vrijetijdsactiviteiten verplaatst 12% van alle respondenten zich zeer vaak/altijd met de wagen en 21% doet dit vaak. Drie op tien respondenten (31%) gebruiken de wagen af en toe om vrijetijdsactiviteiten te doen. 20% stelt dit zelden te doen en 17% nooit.

Figuur 103: Frequentie van verplaatsingen met de wagen als chauffeur of als passagier – voor vrijetijdsactiviteiten -, naar stadsdeel



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 18 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Op niveau van de stadsdelen, stellen we vast dat ook hier een significant hoger aandeel respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest – in vergelijking met Gent Centrum en Gent Rand - (zeer) vaak tot altijd de wagen neemt om zich in het kader van vrijetijdsactiviteiten te verplaatsen (resp. 42% en 55% t.o.v. 18% en 22%). In Gent Centrum en Gent Rand liggen daartegenover de aandelen van het zelden of nooit gebruik van de wagen significant hoger dan in Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 52% en 46% t.o.v. 25% en 19%).
- De leeftijd vertoont een positieve correlatie (0,103): hoe ouder de respondent, hoe vaker hij/zij de wagen gebruikt om vrijetijdsactiviteiten te doen.
- Met het diploma is het verband zwak negatief (-0,059): hoe hoger opgeleid de respondent, hoe minder vaak hij de wagen neemt met dit doel.
- De verschillen tussen mannen en vrouwen voor de vernoemde verplaatsing met de wagen zijn niet significant.
- Naar tewerkstellingsstatuut kunnen geen significante verschillen opgetekend worden.
- 38% van de respondenten die woonachtig zijn buiten de stadsring gebruikt significant meer (zeer) vaak tot altijd de wagen i.k.v. vrijetijdsactiviteiten dan de respondenten die wonen binnen de stadsring (21%). Betreffende het zelden of nooit gebruik van de wagen met dit doel stellen we het omgekeerde vast waarbij ook het verschil significant is (50% binnen stadsring t.o.v. 31% buiten de stadsring).
- Respondenten waarvan het werk/de school gelegen is buiten de stadsring laten een hoger significant aandeel (zeer) vaak tot altijd gebruik van de wagen noteren dan zij die werken/school gaan binnen de stadsring (resp. 35% t.o.v. 28%). Omgekeerd neemt 44% van de respondenten die werken/school lopen binnen de R40 zelden of nooit de wagen om zich te verplaatsen naar vrijetijdsactiviteiten; dit is een significant hoger aandeel dan dit van de respondenten die buiten de stadsring hun werk/school hebben (34%).

3.4.7.7 STALLING VAN WAGEN - THUIS & AFSTAND GEPARKEERDE WAGEN TOT WONING

TOTAAL AANTAL WAGENS

1. STALLING THUIS TOTAAL AANTAL WAGENS

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 een privé garage of op eigen terrein te worden geparkeerd. 47% van de wagens wordt op straat gestald en slechts 2% in een openbare parkeergarage.

In Gent Centrum en Gent Rand wordt de meerderheid van de wagens op straat geparkeerd (resp. 56% en 71%); In Gent Noordoost en Gent Zuidwest wordt het merendeel van de wagens in de privé garage of parkeerplaats op eigen terrein gestald (resp. 64% en 73%).

Tabel 54 : Stelplaats van alle wagens thuis (maximum drie wagens per respondent), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 wagen hebben (N totaal=1.567 respondenten met 2.188 wagens)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N wagen	%	N wagen	%	N wagen	%	N wagen	%	N wagen	%
Op straat	175	55,9	231	35,3	482	71,0	134	25,7	1.021	47,1
In een openbare parkeergarage	11	3,4	7	1,1	17	2,5	9	1,6	43	2,0
In een privé garage of parkeerplaats op eigen terrein	127	40,7	415	63,6	180	26,5	380	72,7	1.102	50,9
Totaal	313	100,0	652	100,0	678	100,0	523	100,0	2.167	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>	<i>11</i>	<i>1,6</i>	<i>8</i>	<i>1,2</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>21</i>	<i>1,0</i>

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 (71%), vervolgens in Gent Centrum (56%), Gent Noordoost (35%), en het laagst in Gent Zuidwest (26%). 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 (73%), vervolgens in Gent Noordoost (64%), Gent Centrum (41%), en het laagst in Gent Rand (27%).

2. AFSTAND VAN GEPARKEERDE WAGEN (TOTAAL) TOT WONING

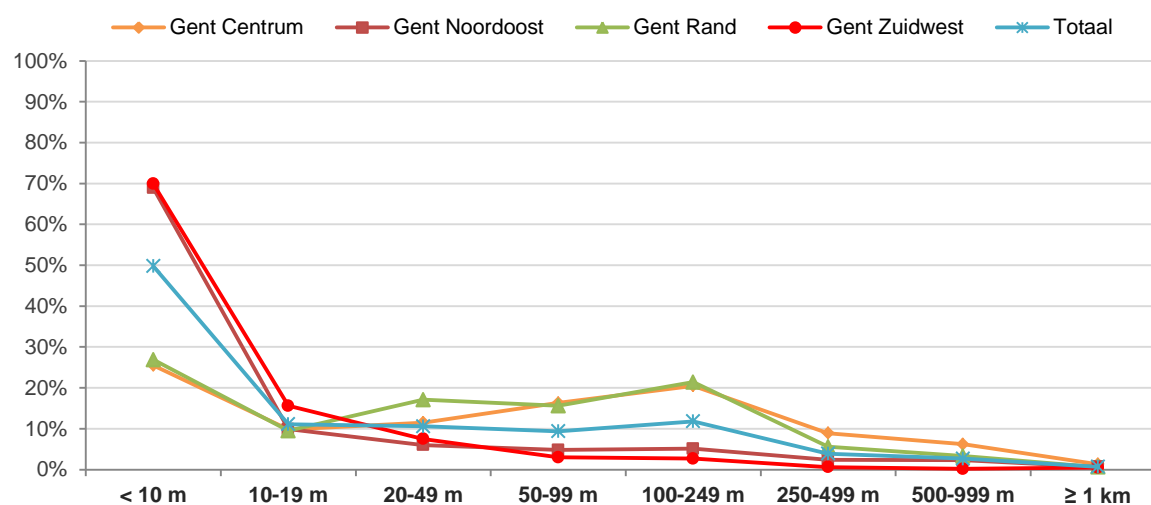
De helft (50%) van alle geparkeerde wagens bevindt zich op minder dan 10 meter van de woning en 22% van de wagens is 10 tot 49 meter van de woning geparkeerd.

In Gent Noordoost en Gent Zuidwest staan de wagens dicht bij de woning geparkeerd dan in Gent Centrum en Gent Rand: in eerstgenoemde stadsdelen is 70% van de wagens op minder dan 10 meter van de woning geparkeerd, terwijl in laatstgenoemde stadsdelen 26% van de wagens op minder dan 10 meter van de woning geparkeerd is. In Gent Centrum en Gent Rand staat een vijfde van de wagens geparkeerd op 100 tot 249 meter van de woning.

Tabel 55 : Afstand van alle geparkeerde wagens tot woning (maximum drie wagens per respondent), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 wagen hebben (N totaal=1.567 respondenten met 2.188 wagens)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
< 10 meter	79	25,5	448	68,9	181	26,9	364	69,9	1.072	49,8
10 tot 19 meter	30	9,8	65	9,9	64	9,5	81	15,6	240	11,1
20 tot 49 meter	35	11,5	39	6,0	115	17,1	39	7,5	228	10,6
50 tot 99 meter	50	16,3	31	4,8	105	15,6	16	3,0	203	9,4
100 tot 249 meter	63	20,5	33	5,1	144	21,4	14	2,7	254	11,8
250 tot 499 meter	27	8,9	15	2,4	38	5,6	3	0,6	84	3,9
500 tot 999 meter	19	6,2	15	2,3	23	3,3	1	0,2	57	2,7
1 km of meer	4	1,3	4	0,7	4	0,6	3	0,5	15	0,7
Totaal	309	100,0	650	100,0	674	100,0	520	100,0	2.153	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>5</i>	<i>1,7</i>	<i>14</i>	<i>2,1</i>	<i>12</i>	<i>1,8</i>	<i>3</i>	<i>0,6</i>	<i>35</i>	<i>1,6</i>

Figuur 104: Afstand van alle geparkeerde wagens tot woning (maximum drie wagens per respondent), naar stadsdeel



Basis = respondenten die minstens 1 wagen hebben (n=1.567 respondenten met 2.188 wagens; 35 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- In Gent Noordoost en Gent Zuidwest worden significant meer wagens op minder dan 10 meter van de woning geparkeerd, vergeleken met Gent Centrum en Gent Rand (resp. 69% en 70% t.o.v. 26% en 27%). Bijkomend, worden in Gent Zuidwest significant meer wagens op minder dan 20 meter van de woning geparkeerd dan in Gent Noordoost (resp. 86% t.o.v. 79%). Tussen Gent Centrum en Gent Rand kan nog opgemerkt worden dat in Gent Rand significant meer wagens op een afstand van 20 tot 49 meter van de woning geparkeerd worden (17%), dan in Gent Centrum (12%) waar een hoger aandeel wagens op een afstand van 500 tot 999 meter van de woning geparkeerd wordt dan in Gent Rand (resp. 6% t.o.v. 3%).

EERSTE WAGEN

1. STALLING THUIS EERSTE WAGEN

Uit het onderzoek bleek eerder dat 84% van de respondenten over minstens 1 (bedrijfs)wagen in het gezin beschikt (N=1.548).

51% van wie (minstens) een auto heeft thuis, parkeert deze op straat. Voorts blijkt 47% de wagen in een privé garage of op eigen terrein te stallen en 2% maakt gebruik van een openbare parkeergarage.

Tabel 56 : Stelplaats van wagen(s) thuis (eerste wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 wagen hebben (N totaal=1.567)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat	150	59,2	159	37,5	384	71,7	97	29,0	791	51,1
In een publieke parkeergarage	7	2,8	5	1,3	12	2,2	5	1,4	29	1,9
In een privé garage of parkeerplaats op eigen terrein	96	38,0	260	61,2	140	26,1	233	69,6	729	47,1
Totaal	253	100,0	425	100,0	536	100,0	335	100,0	1.548	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>	<i>11</i>	<i>2,3</i>	<i>6</i>	<i>0,9</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>19</i>	<i>1,0</i>

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het aandeel respondenten die de eerste/enige wagen in het gezin op straat parkeren, ligt significant hoger in Gent Centrum (59%) en Gent Rand (72%) ten opzichte van Gent Noordoost (38%) en Gent Zuidwest (29%). Het verschil tussen het aandeel voor Gent Rand (72%) met dit van Gent Centrum (59%) is eveneens significant. De respondenten van Gent Centrum die hun wagen in een privé garage of parkeerplaats op eigen terrein stallen, laten een hoger significant aandeel noteren dan in Gent Rand (resp. 38% t.o.v. 26%).
In Gent Noordoost en Gent Zuidwest wordt ook de eerste/enige wagen in het gezin significant vaker in een privé garage of op eigen terrein gestald dan in Gent Centrum en Gent Rand (resp. 61% en 70% t.o.v. 38% en 26%).
- Er is geen verschil tussen de mannen en de vrouwen betreffende de parkeerlocatie van de eerste wagen.
- De hogeschooleden parkeren significant meer hun eerste wagen op straat dan de middengeschoolden (resp. 54% t.o.v. 43%). Betreffende het parkeren van de wagen in een privé garage of plaats op eigen terrein stellen we exact het omgekeerde vast: de middengeschoolden laten hier een significant hoger aandeel noteren dan de hogeschooleden (resp. 55% t.o.v. 45%).
- De schoolgaanden, werkenden en werklozen stallen hun wagen significant meer op straat in de omgeving van hun woning dan de niet-beroepsactieven (resp. 55%, 57%, 52% t.o.v. 32%). Deze laatsten geven aan dat zij significant meer in een privé garage of een plaats op eigen terrein hun wagen parkeren dan de schoolgaanden en de beroepsactieven (resp. 64% t.o.v. 45% en 42%).
- Naar ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring, blijken de respondenten die wonen binnen de stadsring significant meer hun eerste wagen te parkeren op straat, dan zij die wonen buiten de R40 (resp. 67% t.o.v. 45%). 54% van de respondenten waarvan de woonplaats is gelegen buiten de stadsring stallen hun eerste wagen significant vaker in een privé garage of een plaats op eigen terrein dan de respondenten woonachtig binnen de stadsring (29%).
- Voor wat de ligging van het werk/school binnen of buiten de stadsring betreft, kunnen dezelfde besluiten als hoger gesteld genoteerd worden: respondenten die binnen de stadsring hun werkplaats of school hebben, parkeren significant meer hun eerste wagen op straat in de buurt van hun woning dan dit het geval is voor de respondenten die werken/school lopen buiten de stadsring (resp. 63% t.o.v. 54%). Deze laatsten parkeren significant dan weer vaker hun wagen in een privé garage of een plaats op eigen terrein in de buurt van hun woning (resp. 45% t.o.v. 36%).

2. AFSTAND VAN GEPARKEERDE EERSTE WAGEN TOT WONING

Uit onderstaande tabel blijkt dat voor 48% van de respondenten (die beschikken over een wagen in het gezin) de gemiddelde afstand van hun eerste (en vaak enige) geparkeerde wagen tot aan hun woning minder dan 10 meter bedraagt. Bij twee op tien respondenten (21%) staat de wagen gemiddeld tussen de 10 en 49 meter van de woning geparkeerd, bij 11% is dit tussen 50 en 99 meter en bij nog eens 12% tussen 100 en 249 meter. Eén kilometer of meer is een afstand die quasi niet voorkomt.

Tabel 57 : Afstand van geparkeerde wagen tot woning (eerste wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 wagen hebben (N totaal=1.567)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
< 10 meter	65	25,9	291	68,4	149	28,0	236	70,8	741	48,1
10 tot 19 meter	25	10,2	43	10,2	51	9,5	47	14,2	167	10,8
20 tot 49 meter	24	9,8	22	5,1	91	17,0	24	7,3	161	10,5
50 tot 99 meter	41	16,5	23	5,3	90	16,9	12	3,6	165	10,7
100 tot 249 meter	51	20,3	24	5,7	106	20,0	10	2,9	191	12,4
250 tot 499 meter	23	9,3	11	2,5	26	4,9	3	1,0	63	4,1
500 tot 999 meter	17	6,8	10	2,4	16	3,1	0	0,0	43	2,8
1 km of meer	3	1,4	2	0,4	3	0,5	1	0,3	9	0,6
Totaal	250	100,0	426	100,0	532	100,0	334	100,0	1540	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>4</i>	<i>1,2</i>	<i>10</i>	<i>2,2</i>	<i>11</i>	<i>1,5</i>	<i>2</i>	<i>0,6</i>	<i>27</i>	<i>1,4</i>
Gemiddelde (meter)	134,4		40,9		79,0		25,3		65,8	

De **gemiddelde afstand** van de (eerste) geparkeerde wagen tot de woning voor Gent in zijn totaliteit bedraagt 66 meter. De gemiddelde afstand voor de respondenten van Gent Centrum bedraagt 134 meter, gevolgd door Gent Rand met 79 meter. De respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest moeten hun wagen het minst ver in afstand parkeren van de woning met resp. gemiddeld 41 meter en 25 meter.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Voor de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (met wagen) bedraagt de afstand van hun geparkeerde wagen tot hun woning significant vaker minder dan 10 meter dan de respondenten van Gent Centrum en Gent Rand (resp. 68% en 71% t.o.v. 26% en 28%). Omgekeerd zien we dat bij de respondenten van Gent Centrum en Gent Rand – ten opzichte van de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest - de afstand van de wagen tot de woning significant vaker tussen de 50 en 99 meter is (resp. telkens 17% t.o.v. 5% en 4%). Dit is ook het geval voor de afstand 100 – 249 meter (resp. telkens 20% t.o.v. 6% en 3%) en de afstand 250 tot 499 meter (resp. 9% en 5% t.o.v. 3% en 1%).

- Naar ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring, zien we dat de respondenten die wonen buiten de stadsring significant meer hun wagen op minder dan 10 meter van hun woning parkeren dan zij die binnen de stadsring wonen (resp. 57% t.o.v. 24%). De respondenten die wonen binnen de stadsring parkeren significant vaker hun wagen op een afstand van de woning van 50 meter of meer ten opzichte van de respondenten die wonen buiten de R40.

TWEEDE WAGEN

1. STALLING THUIS TWEEDE WAGEN

Zes op tien respondenten (60%) van wie een tweede wagen in het gezin heeft, stallen deze in een privé garage of op eigen terrein. 37% parkeert de tweede wagen op straat. Tot slot parkeert 3% zijn/haar tweede wagen in een openbare parkeergarage.

Tabel 58 : Stelplaats van wagen(s) thuis (tweede wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 2 wagens hebben (N totaal=548)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat	23	41,9	59	30,2	90	67,7	33	19,8	204	37,3
In een publieke parkeergarage	4	6,6	2	0,8	5	3,9	4	2,4	14	2,6
In een privé garage of parkeerplaats op eigen terrein	28	51,4	134	69,0	37	28,4	128	77,8	328	60,1
Totaal	54	100,0	195	100,0	132	100,0	165	100,0	546	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>2</i>	<i>0,3</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>2</i>	<i>0,1</i>

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het aandeel respondenten die de tweede wagen in het gezin in een privé garage parkeren, ligt significant hoger in Gent Centrum (51%), in Gent Noordoost (69%) en Gent Zuidwest (78%) ten opzichte van Gent Rand (28%). Het verschil in aandeel hier tussen Gent Zuidwest en Gent Centrum is ook significant (resp. 78% t.o.v. 51%). 68% van de respondenten van Gent Rand parkeren hun tweede wagen op straat; dit is een significant beduidend hoger aandeel dan deze van Gent Centrum, Gent Noordoost en Gent Zuidwest (resp. 42%, 30% en 20%). Ook het verschil tussen het aandeel voor Gent Centrum (42%) met dit van Gent Zuidwest (20%) is significant.
- Er is geen verschil naar geslacht betreffende de parkeerlocatie van de tweede wagen in de buurt van de woning van de respondent.
- Naar tewerkstellingstatuut zijn er eveneens geen significante.

- De werkenden parkeren significant meer hun tweede wagen op straat in de buurt van hun woning dan de niet-beroepsactieven (resp. 42% t.o.v. 24%). Het verschil in aandeel van de niet-beroepsactieven die hun tweede wagen in een privé garage of een plaats op eigen terrein stallen met dit van de werkenden is eveneens omgekeerd significant (resp. 74% t.o.v. 56%).
- Naar ligging van de woonplaats van de respondent binnen of buiten de stadsring voor wat de parkeerlocatie betreft van de tweede wagen, gelden dezelfde verschillen die vastgesteld worden voor de eerste wagen in het gezin: de respondenten die wonen binnen de stadsring parkeren significant meer hun tweede wagen op straat, dan zij die wonen buiten de R40 (resp. 53% t.o.v. 34%). Omgekeerd parkeren respondenten waarvan de woonplaats is gelegen buiten de stadsring significant vaker deze wagen in een privé garage of een plaats op eigen terrein dan de respondenten woonachtig binnen de stadsring (resp. 64% t.o.v. 42%).
- Er kunnen geen significante verschillen naar ligging van het werk/school binnen of buiten de stadsring worden vastgesteld.

2. AFSTAND VAN GEPARKEERDE TWEDE WAGEN TOT WONING

Voor 54% van de respondenten (die beschikken over minstens 2 wagens in het gezin) bedraagt de gemiddelde afstand van hun (tweede) geparkeerde wagen tot aan hun woning minder dan 10 meter. Bij 22% staat de wagen gemiddeld tussen de 10 en 49 meter van de woning geparkeerd, bij 7% is dit tussen 50 en 99 meter en bij 11% tussen 100 en 249 meter. Eén kilometer of meer is ook hier een afstand die quasi niet voorkomt.

Tabel 59 : Afstand van geparkeerde wagen tot woning (tweede wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 2 wagens hebben (N totaal=548)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
< 10 meter	12	22,9	133	69,2	33	24,5	114	69,5	291	53,8
10 tot 19 meter	5	8,5	21	11,0	13	9,9	28	17,2	67	12,4
20 tot 49 meter	9	16,8	12	6,2	19	14,1	12	7,1	51	9,4
50 tot 99 meter	9	16,5	9	4,5	16	11,9	4	2,3	37	6,8
100 tot 249 meter	12	22,1	9	4,6	33	25,1	4	2,7	58	10,8
250 tot 499 meter	4	8,0	4	1,9	12	8,8	0	0,0	20	3,6
500 tot 999 meter	2	4,0	3	1,6	6	4,7	1	0,6	13	2,3
1 km of meer	1	1,2	2	1,0	1	1,0	1	0,5	5	0,9
Totaal	53	100,0	192	100,0	133	100,0	164	100,0	542	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>	<i>3</i>	<i>0,8</i>	<i>1</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>	<i>6</i>	<i>0,3</i>
Gemiddelde (meter)	108,0		88,1		117,3		19,8		76,6	

De **gemiddelde afstand** van de (tweede) geparkeerde wagen tot de woning voor Gent in zijn totaliteit bedraagt iets meer dan de eerste wagen, met name 77 meter. De gemiddelde afstand voor de respondenten van Gent Centrum bedraagt 108 meter, gevolgd door Gent Rand met 117 meter en Gent Noordoost met 88 meter. De respondenten van Gent Zuidwest moeten hun tweede wagen het minst ver in afstand parkeren van de woning, zijnde slechts 20 meter.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Voor de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest (met wagen) bedraagt de afstand van hun tweede geparkeerde wagen tot hun woning significant vaker minder dan 10 meter dan de respondenten van Gent Centrum en Gent Rand (resp. 69% en 70% t.o.v. 23% en 25%). Omgekeerd zien we dat bij de respondenten van Gent Centrum en Gent Rand – ten opzichte van de respondenten van Gent Noordoost en Gent Zuidwest - de afstand van de wagen tot de woning significant vaker tussen de 50 en 99 meter is (resp. 17% en 12% t.o.v. 5% en 2%). Dit is ook het geval voor de afstand 100 – 249 meter (resp. 22% en 25% t.o.v. 5% en 3%).
- Naar ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring, zien we dat de respondenten die wonen buiten de stadsring significant meer hun wagen op een afstand van enerzijds minder dan 10 meter en anderzijds 10 tot 19 meter van hun woning parkeren dan zij die binnen de stadsring wonen (resp. 59% t.o.v. 29% enerzijds en 14% t.o.v. 5% anderzijds). De respondenten van binnen de stadsring parkeren significant vaker hun wagen op een afstand van de woning van 20 tot 499 meter ten opzichte van de respondenten die wonen buiten de R40.

DERDE WAGEN

1. STALLING THUIS DERDE WAGEN

Ook de derde wagen in het gezin wordt in hoofdzaak in een privé garage of op eigen terrein geparkeerd (63%). De overige 37% parkeert de derde wagen op straat.

Tabel 60 : Stelplaats van wagen(s) thuis (derde wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 3 wagens hebben (N totaal=73)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat	3	44,7	13	37,7	8	74,9	4	18,3	27	37,3
In een publieke parkeergarage	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
In een privé garage of parkeerplaats op eigen terrein	4	55,3	21	62,3	3	25,1	19	81,7	46	62,7
Totaal	6	100,0	34	100,0	10	100,0	23	100,0	73	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>

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het aantal respondenten dat over een derde wagen beschikt, is te laag om significante verschillen naar de onderscheiden subgroepen na te gaan.

2. AFSTAND VAN GEPARKEERDE DERDE WAGEN TOT WONING

Voor 55% van de respondenten (die beschikken over minstens 3 wagens in het gezin N=71) bedraagt de gemiddelde afstand van hun (derde) geparkeerde wagen tot aan hun woning minder dan 10 meter. Bij 31% staat de wagen gemiddeld tussen de 10 en 49 meter van de woning geparkeerd.

Tabel 61 : Afstand van geparkeerde wagen tot woning (derde wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 3 wagens hebben (N totaal=73)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
< 10 meter	2	32,9	24	74,0	0	0,0	13	58,9	40	55,3
10 tot 19 meter	1	8,7	0	0,0	0	0,0	6	25,1	6	8,8
20 tot 49 meter	2	33,7	5	16,0	6	57,6	3	12,3	16	22,1
50 tot 99 meter	1	9,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,8
100 tot 249 meter	1	15,5	0	0,0	4	42,4	0	0,0	5	7,3
250 tot 499 meter	0	0,0	1	3,0	0	0,0	0	0,0	1	1,4
500 tot 999 meter	0	0,0	1	4,5	0	0,0	0	0,0	1	2,0
1 km of meer	0	0,0	1	2,5	0	0,0	1	3,7	2	2,3
Totaal	6	100,0	33	100,0	10	100,0	23	100,0	71	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,1</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>	<i>1</i>	<i>0,1</i>
Gemiddelde (meter)	30,4		121,6		59,4		82,0		92,5	

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het aantal respondenten dat over een derde wagen beschikt, is te laag om significante verschillen naar de onderscheiden subgroepen na te gaan.

3.4.7.8 STALLING VAN WAGEN – OP WERK / SCHOOL

De meerderheid van degenen die met de wagen naar het werk of school gaan (N=795), parkeert de wagen in de garage of private parkeerplaats van de school/werk (69%). Een kwart van de resp. respondenten stalt de wagen op straat (26%). 5% doet dit een publieke parkeergarage en 1% op een P+R parking.

Tabel 62 : Stelplaats van wagen op werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die met wagen naar het werk / school gaan(N totaal=795)

Stelplaats op werk / school	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat	30	24,5	50	24,0	75	29,1	40	22,7	195	25,5
In de garage of private parkeerplaats van mijn werk of school	87	71,7	145	70,3	167	64,4	125	70,7	525	68,6
In een publieke parkeergarage	4	2,9	10	4,9	15	5,8	10	5,6	38	5,0
Op een P+R parking	1	0,9	2	0,9	2	0,7	2	0,9	7	0,9
Totaal	122	100,0	207	100,0	259	100,0	177	100,0	765	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>9</i>	<i>2,7</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>16</i>	<i>2,3</i>	<i>4</i>	<i>1,1</i>	<i>30</i>	<i>1,6</i>

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.
- Dit is eveneens het geval voor het geslacht en het opleidingsniveau van de respondent.
- De nog schoolgaanden parkeren significant meer op straat alsook op een park & ride dan de werkenden (resp. 52% t.o.v. 22% en resp. 3,5% t.o.v. 1%). De werkenden laten op hun beurt ten opzichte van de schoolgaanden een significant hoger aandeel noteren voor wat het parkeren in de garage of private parkeerplaats van het werk/school betreft (resp. 72% en 40%).
- Beschouwd naar de ligging van de school/het werk binnen of buiten de stadsring zijn er eveneens significante verschillen op te tekenen betreffende de plaats waar de wagen op het werk/school geparkeerd wordt. Respondenten waarvan het werk/school gelegen is binnen de stadsring, parkeren significant vaker hun wagen op straat dan zij die werken of naar school gaan buiten de stadsring (resp. 38% t.o.v. 22%). Wie buiten de stadsring werkt of school loopt, parkeert dan weer significant meer de wagen in een garage of private parkeerruimte die door de werkgever of school voorzien wordt (resp. 73% t.o.v. 55%).
- De ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring heeft geen invloed op waar men de wagen op het werk of school parkeert.

3.4.7.9 AFSTAND GEPARKEERDE WAGEN TOT WERK / SCHOOL

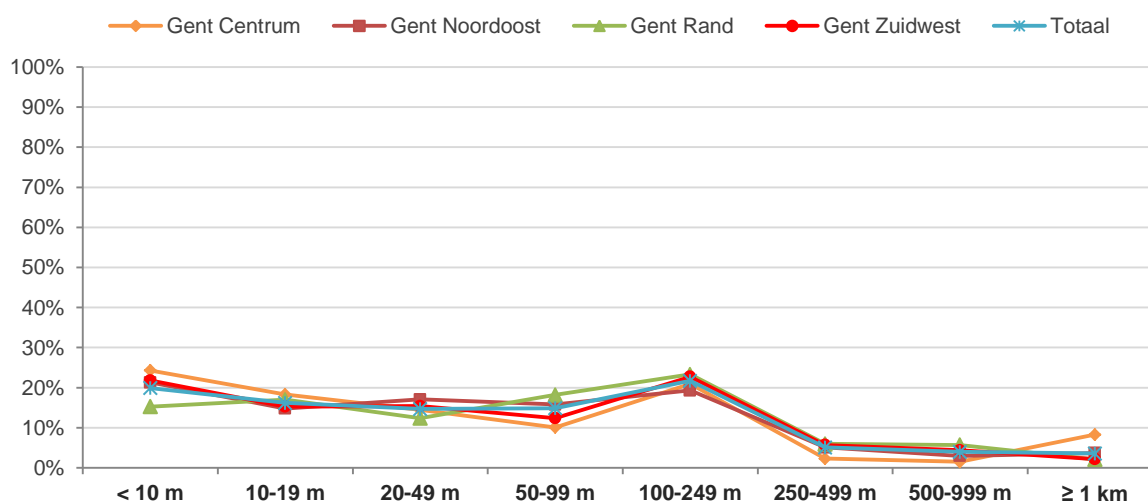
Uit tabel 63 en figuur 105 blijkt dat voor 20% van de respondenten (die met de wagen naar school/werk gaan) de gemiddelde afstand van hun geparkeerde wagen tot aan hun werk/school minder dan 10 meter bedraagt. Bij drie op tien respondenten staat de wagen gemiddeld tussen 10 en 49 meter van het werk/school geparkeerd, bij 15% is dit tussen 50 en 99 meter en bij nog eens 22% tussen 100 en 249 meter. 4% van de resp. respondenten parkeert zijn/haar wagen op een afstand van een kilometer of meer van het werk/school.

De **gemiddelde afstand** van de geparkeerde wagen tot het werk/school voor Gent in zijn totaliteit bedraagt 834 meter. De gemiddelde afstand voor de respondenten van Gent Centrum bedraagt 2,8 km, gevolgd door Gent Noordoost met 829 meter. De respondenten van Gent Zuidwest parkeren hun wagen op een gemiddelde afstand van 478 meter van het werk/school en de respondenten van Gent Rand moeten hun wagen het minst ver in afstand parkeren, met name 133 meter.

Tabel 63 : Afstand van geparkeerde wagen tot werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die met wagen naar het werk / school gaan (N totaal=765)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
< 10 meter	29	24,3	43	21,3	38	15,3	38	21,8	148	19,9
10 tot 19 meter	22	18,3	30	14,8	42	17,0	27	15,3	121	16,2
20 tot 49 meter	17	14,5	35	17,1	31	12,4	27	15,4	110	14,7
50 tot 99 meter	12	10,0	32	15,8	45	18,2	22	12,4	111	14,9
100 tot 249 meter	25	20,9	39	19,3	58	23,3	39	22,7	162	21,7
250 tot 499 meter	3	2,3	10	5,1	15	6,0	10	5,7	38	5,1
500 tot 999 meter	2	1,5	6	3,0	14	5,7	8	4,4	30	4,0
1 km of meer	10	8,3	8	3,7	5	2,1	4	2,2	27	3,6
Totaal	120	100,0	204	100,0	249	100,0	173	100,0	746	100,0
<i>Geen antwoord</i>	2	1,5	3	1,5	10	3,8	4	2,2	19	2,4
Gemiddelde (meter)	2.814,0		828,7		132,7		478,5		834,2	

Figuur 105: Afstand van geparkeerde wagen tot werk / school, naar stadsdeel



Basis = respondenten die met wagen naar het werk / school gaan (n=765; 19 'geen antwoord')

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het stadsdeel waaruit de respondent afkomstig is, heeft geen invloed op de afstand van de geparkeerde wagen tot het werk of school.
- Naar opleidingsniveau stellen we hier geen significante verschillen vast.
- De werkenden parkeren zich proportioneel significant meer het dichtst bij het werk/school (minder dan 10 meter) dan de schoolgaanden (resp. 21% t.o.v. 11%). Voor de schoolgaanden noteren we een significant hoger aandeel dan de werkenden voor de afstand 100 tot 249 meter enerzijds en 500 tot 999 meter anderzijds (resp. 33% t.o.v. 20% enerzijds; resp. 9% t.o.v. 3% anderzijds).
- Naar ligging van het werk/school binnen of buiten de stadsring, zien we enkel een significant verschil betreffende de afstand 100 tot 249 meter: respondenten die binnen de stadsring werken/school gaan, parkeren zich daar significant vaker op een afstand van 100 tot 249 meter van het werk/school ten opzichte van de respondenten met werk/school buiten de stadsring (resp. 31% t.o.v. 19%).
- De ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring heeft geen invloed op de afstand van de geparkeerde wagen tot het werk of school.

3.4.7.10 BETALEN VOOR PARKEREN VAN WAGEN IN OMGEVING WERK / SCHOOL

765 respondenten gaan met de wagen naar school en werk – 525 parkeren hun wagen in de garage/private parkeerplaats van het werk/school (69%).

Van de resterende respondenten (N=238; N=2 geen antwoord) betaalt 36% voor het parkeren van de wagen in de omgeving van het werk/school.

Tabel 64 : Betaalparkeren van wagen in omgeving van werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die met wagen naar het werk / school gaan en zich niet kunnen parkeren in de garage of private parkeerplaats van het werk of school (N=totaal=240)

Betalen voor parkeren	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Neen	21	60,6	47	75,8	56	61,5	30	58,3	153	64,3
Ja	13	39,4	15	24,2	35	38,5	22	41,7	85	35,7
Totaal	34	100,0	62	100,0	91	100,0	52	100,0	238	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,3</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>0,5</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>2</i>	<i>0,2</i>

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Het stadsdeel waaruit de respondent afkomstig is, heeft geen invloed op het al dan niet betalen voor het parkeren van de wagen in de omgeving van het werk/school.
- Dit is eveneens het geval voor het geslacht, de leeftijd, het opleidingsniveau en het tewerkstellingsstatuut van de respondent.

- Beschouwd naar de ligging van de school/het werk binnen of buiten de stadsring zijn er wel significante verschillen op te tekenen betreffende het al dan niet betalen voor het parkeren van de wagen in de omgeving van het werk/school. Respondenten waarvan het werk/school gelegen is binnen de stadsring, betalen significant meer voor het parkeren dan zij die werken of naar school gaan buiten de stadsring (resp. 66% t.o.v. 23%). Wie buiten de stadsring werkt of school loopt, betaalt dan weer significant vaker niet voor het parkeren (resp. 77% t.o.v. 34%).
- De ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring heeft geen invloed op het al dan niet betalen voor het parkeren in de omgeving van het werk/school.

FINANCIËL TUSSENKOMST VAN DERDEN BIJ PARKEREN VAN DE WAGEN IN OMGEVING VAN HET WERK/SCHOOL

Zeven op tien respondenten (72%) die met wagen naar het werk/school gaan en moeten betalen voor het parkeren in de omgeving van het werk/school, krijgen géén financiële tussenkomst van derden (werkgever, overheid, ...) voor dit parkeren. 16% krijgt daarentegen het volledige bedrag terug en 13% een gedeelte.

Tabel 65 : Financiële tussenkomst van derden (werkgever, overheid, ...) bij het parkeren van wagen in omgeving van werk / school, naar stadsdeel– Respondenten die met wagen naar het werk / school gaan en betalen voor parkeren in omgeving van werk / school (N=totaal=87)

Betalen voor parkeren	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Neen	9	70,2	9	59,3	25	72,0	18	81,4	62	72,0
Ja, maar niet het volledige bedrag	1	4,0	3	23,4	5	14,6	2	7,1	11	12,5
Ja, het volledige bedrag	3	25,8	3	17,3	5	13,4	3	11,5	13	15,5
Totaal	13	100,0	15	100,0	35	100,0	23	100,0	86	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>3,9</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>0,6</i>

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR SUBGROEPEN

- Er zijn geen significante verschillen tussen de stadsdelen.
- Dit is eveneens het geval voor het geslacht, de leeftijd en het tewerkstellingsstatuut van de respondent.
- Naar opleidingsniveau noteren we wel een significant verschil: de laaggeschoolden krijgen significant vaker een financiële tussenkomst van derden – zij het wel niet het volledige bedrag – dan de middengeschoolden (resp. 53% t.o.v. 5%).
- De ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring heeft geen invloed op een eventuele financiële tussenkomst van derden voor het parkeren; dit stellen we ook vast voor de ligging van de school of het werk binnen of buiten de stadsring.

3.5 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 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’.

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 1.869 enquêtes. Het toepassen van de weging (zie 2.2.7) heeft geen invloed op deze basis. De analyses zijn telkens gebeurd op de gewogen cijfers, waarbij het totaal voor Gent in zijn geheel dus steeds 1.869 valide ingevulde enquêtes bedraagt.
- Alle respondenten werd gevraagd –voor een gegeven dag van de week²¹– 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 1.869 respondenten, laat 77% weten (N=1.437) op de betreffende dag een verplaatsing te hebben gemaakt; 21% (N=390) heeft geen verplaatsing gemaakt. 41 respondenten hebben deze vraag niet beantwoordt en zijn bijgevolg niet opgenomen in bovenstaande percentages.
- Van de 1.437 respondenten die aangeven een verplaatsing te hebben gemaakt, hebben er 1.417 hun verplaatsingen voldoende gedetailleerd ingevuld. Niet al hun verplaatsingen werden echter als valide beschouwd.

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

²¹ 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 1.411 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.).

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).

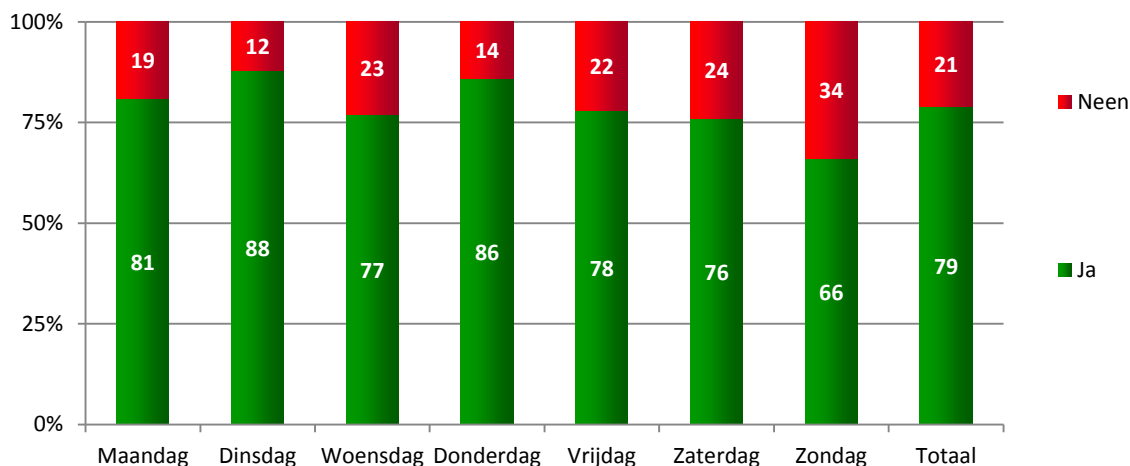
Gelet op de complexiteit en diversiteit van het verplaatsingspatroon werd daarom in het verplaatsingsdagboekje voor de respondent een toelichting van een 3-tal pagina's gegeven over wat precies bedoeld wordt met een 'verplaatsing' en hoe het begrip toe te passen in een aantal vaak voorkomende 'standaardgevallen'; er werden voorbeelden uitgeschreven van mogelijk voorkomende verplaatsingen en dit zowel voor de volwassenen als voor de jongeren.

- Onder **hoofdvervoerswijze / hoofdvervoermiddel** moet worden verstaan: "de wijze waarop de respondent de grootste afstand van de verplaatsing aflegt". Indien dit één verplaatsingsmiddel is (b.v. een verplaatsing van thuis naar school te voet) dan is uiteraard per definitie dat resp. verplaatsingsmiddel (dus hier te voet) het hoofdvervoermiddel. 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 hoofdvervoermiddel.
- Met **afstand** wordt bedoeld, de afstand van de totale verplaatsing en niet alleen de afstand van het hoofdvervoermiddel. 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.

3.5.1 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 106 : Heeft de respondent zich op de opgegeven dag verplaatst, naar dag van de week (N totaal=1.827)



Basis = alle respondenten (n = 1.869; 41 '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 66% (zondag) en 88% (dinsdag). We stellen een significante afwijking vast voor deze twee dagen. Zo blijkt een groter aandeel zich op dinsdag buitenshuis te begeven (88%) ten opzichte van woensdag en zaterdag (resp. 77% en 76%), terwijl op zondag juist een lager aandeel respondenten het huis verlaat (66%) ten opzichte van maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag (resp. 81%, 88%, 86% en 78%).

Gemiddeld verplaatst de Gentenaar (10 tot 79 jaar oud) zich 2,8 keer per dag²².

In Gent wonen 209.122 personen tussen 10 en 79 jaar oud²³. Aan een gemiddelde van 2,8 verplaatsingen per dag, betekent dit dat alle Gentse inwoners tussen 10 en 79 jaar een totaal van 580.887 verplaatsingen²⁴ per dag maken. Beschouwen we alle leeftijden, dan bedraagt het totaal aantal verplaatsingen per dag 700.913.

²² De basis bedraagt 1.807 respondenten: 1.869 respondenten minus 41 respondenten (deelden niet mee of ze zich al dan niet verplaatst hebben) minus 21 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.

²³ Bevolkingscijfers 2014; Bron <http://www.gent.be/gentincijfers/>.

²⁴ Het betreft dus enkel verplaatsingen die minstens gedeeltelijk in België plaatsvonden.

Het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag varieert van 2,6 tot 3,2 al naargelang de dag van de week. Enkel op zondag ligt het gemiddeld aantal verplaatsingen significant lager, met name 2,0 per dag. Ook kan vastgesteld worden dat het gemiddeld aantal verplaatsingen op maandag significant lager ligt dan deze op donderdag, resp. 2,6 t.o.v. 3,2 per dag.

Tabel 66 : Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag door Gentse burgers (10 - 79 jaar: N=209.122; alle leeftijden: N=252.332)

Dag van de week	Gemiddeld # verplaatsingen	Totaal # verplaatsingen door Gentse burgers (10 – 79 jaar)	Totaal # verplaatsingen door Gentse burgers (alle leeftijden)
Maandag	2,6	546.090	658.926
Dinsdag	3,0	625.621	754.890
Woensdag	2,8	582.472	702.826
Donderdag	3,2	673.050	812.120
Vrijdag	2,9	615.876	743.132
Zaterdag	2,9	616.232	743.562
Zondag	2,0	418.064	504.446
Totaal	2,8	580.887	700.913

3.5.2 Verplaatsingswijze - Hoofdvervoerswijze

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

We weten ondertussen dat de Gentse respondenten gemiddeld 2,8 verplaatsingen per dag maakten. Dit correspondeert met een totaal – voor alle respondenten (N=1.807) – van 5.020 verplaatsingen. Gezien de respondent voor maximaal 8 verplaatsingen gegevens kon invullen in het verplaatsingsdagboekje, werd informatie verkregen over een totaal van 4.976 verplaatsingen.

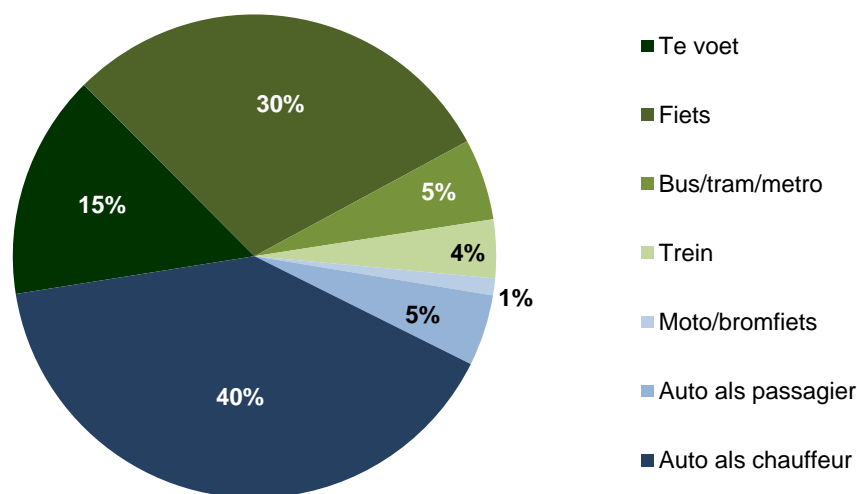
Uit de analyses blijkt dat bijna de helft van alle verplaatsingen (45%) met de wagen gebeurt, zij het als chauffeur of passagier. 30% van alle verplaatsingen gebeurt met de fiets en 15% te voet. Hierbij geldt wel de opmerking dat we enkel kijken naar de 'hoofdvervoerswijze'; gezien het voor- en na-transport naar/van openbaar vervoer-haltes vaak niet genoteerd wordt, is het aandeel fietsers en voetgangers aldus onderschat. Het openbaar vervoer blijkt goed voor 9% van alle verplaatsingen. Het gebruik van de motor of bromfiets blijft beperkt tot 1% van de verplaatsingen.

Tabel 67 : Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen)

Hoofdvervoerswijze	Gent Totaal	
	N	%
Met de auto, als chauffeur	1.996	40,1
Met de auto, als passagier	237	4,8
Met de moto / bromfiets	56	1,1
Met de trein	195	3,9
Met bus / tram / metro	271	5,4
Met de fiets	1.471	29,6
Te voet	748	15,0
Andere wijze	0	0,0
Totaal	4.974	100,0
<i>Geen antwoord</i>	1	0,1

Figuur 107 : Modal split – Aantal verplaatsingen naar hoofdvervoerswijze (N totaal aantal verplaatsingen=4.974)

Modal split naar hoofdvervoerswijze



AANTAL RITTEN - NAAR VERVOERSWIJZE

Bovenstaand werd enkel gekeken naar de hoofdvervoerswijze van een verplaatsing, zijnde het vervoermiddel waarmee de langste afstand (d.i. de langste rit) werd afgelegd. Wanneer we echter alle ritten in beschouwing nemen (zie tabel 68), dan vinden we dat de respondenten in totaal 6.064 ritten hebben afgelegd. Kortom, een verplaatsing bestaat gemiddeld uit 1,2 ritten. Hierbij merken we op dat dit cijfer een onderschatting is, gezien niet alle ritten consequent zijn genoteerd. Zo zijn korte (tussen-)verplaatsingen – in hoofdzaak te voet bv. 20 meter stappen tot aan de wagen – niet steeds genoteerd.

Bijna vier op de tien (37%) ritten (of deeltrajecten) worden met de wagen gedaan: 33% als bestuurder en 4% als passagier. Een vierde (26%) doet men te voet; het betreft vaak korte verplaatsingen (van of naar de bushalte, van of naar de auto, etc.). Evenzoveel (27%) ritten wordt met de fiets afgelegd. Voor ongeveer één op de tien ritten (9%) maakt men gebruik van het openbaar vervoer.

Tabel 68 : Vervoerswijze (Aantal ritten)

Vervoerswijze	Gent Totaal	
	N	%
Met de auto, als chauffeur	2.014	33,2
Met de auto, als passagier	243	4,0
Met de moto / bromfiets	56	0,9
Met de trein	203	3,3
Met bus / tram / metro	349	5,8
Met de fiets	1.646	27,2
Te voet	1.551	25,6
Andere wijze	0	0,0
Totaal	6.063	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,02</i>

GEMIDDELDE AFSTAND PER RIT

Een rit is gemiddeld 9,5 km (zie tabel 69).

Een rit met de trein is gemiddeld het langst, met name 52 kilometer. Met de wagen legt men per rit gemiddeld 17 km (als bestuurder) of 15 km (als passagier) af. Een rit met de motor of bromfiets kent een gemiddelde afstand van 11 km. Een bus-/tram-/metro-rit gaat gemiddeld over een afstand van 5 kilometer. De fiets wordt gebruikt voor een rit van gemiddeld 4 kilometer. Te voet gaat men gemiddeld over een afstand van 1 kilometer.

Tabel 69 : Gemiddeld afgelegde afstand per rit, naar vervoerswijze (Aantal ritten)

Hoofdvervoerswijze	Totaal # ritten	Totaal # km	Gemiddeld # km per rit
	N	N	N
Met de auto, als chauffeur	2.014	33.858	16,8
Met de auto, als passagier	243	3.751	15,4
Met de moto / bromfiets	56	624	11,1
Met de trein	203	10.484	51,7
Met bus / tram / metro	349	1.891	5,4
Met de fiets	1.646	5.999	3,6
Te voet	1.551	1.055	0,7
Andere wijze	0	0	--
Totaal	6.063	57.662	9,5
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>--</i>	<i>--</i>

3.5.3 Verplaatsingsmotief

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

38% van de verplaatsingen betreft 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, blijkt een derde van de verplaatsingen (34%) 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 (23%) met stip bovenaan.

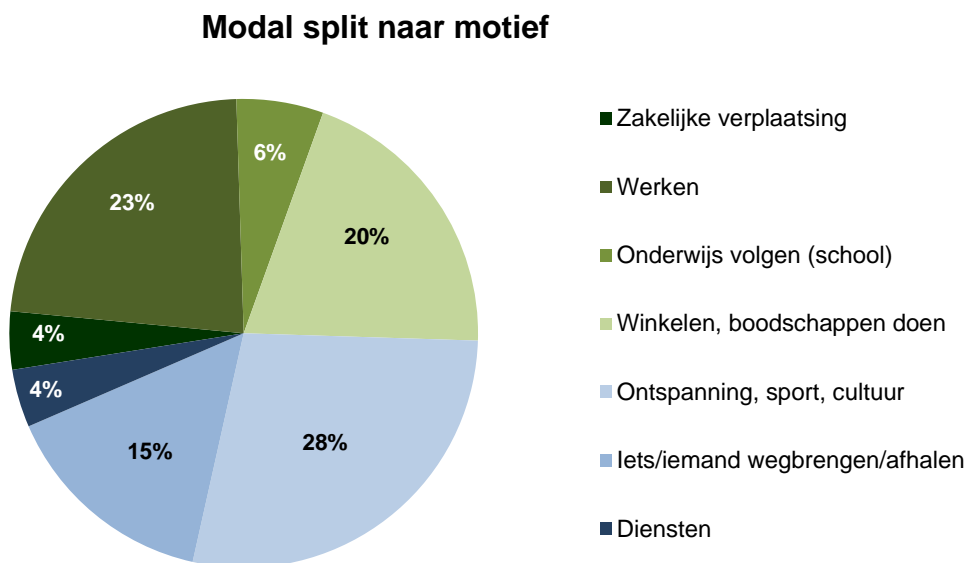
Bijna een vierde van alle verplaatsingen (23%) wordt ondernomen in het kader van boodschappen doen of diensten (b.v. naar de dokter, bank, ...).

Recreatieve doeleinden (ontspanning, sport, cultuur) zijn goed voor 28% van alle verplaatsingen en 15% van de verplaatsingen gebeurt om iemand/iets weg te brengen of op te halen.

Tabel 70 : Motief om zich te verplaatsen (Aantal verplaatsingen)

Motief	Gent Totaal		Gent Totaal	
	N	%	N	%
Naar huis	1.886	38,1	<i>Buiten beschouwing</i>	
Zakelijke verplaatsing	133	2,7	133	4,3
Werken	708	14,3	708	23,1
Onderwijs volgen (school)	186	3,8	186	6,1
Winkelen, boodschappen doen	598	12,1	598	19,5
Ontspanning, sport, cultuur	859	17,4	859	28,0
Iets/iemand wegbrengen/afhalen	458	9,3	458	15,0
Diensten	121	2,4	121	3,9
Totaal	4.949	100,0	3.063	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>27</i>	<i>0,5</i>	<i>27</i>	<i>0,9</i>

Figuur 108 : Modal split – Aantal verplaatsingen naar motief (N totaal aantal verplaatsingen=3.063²⁵)



3.5.4 Verplaatsingsmotief en verplaatsingswijze

3.5.4.1 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.

Zakelijke verplaatsingen (verplaatsingen voor het werk) gebeuren in hoofdzaak met de wagen (53%), waarbij het aandeel carpoolers beperkt is (9%). Bijna vier op de tien (39%) zakelijke verplaatsingen gebeuren met de fiets of te voet; het gebruik van het openbaar vervoer komt net boven de 5%.

46% van de **verplaatsingen naar het werk** gebeurt met de wagen. Het aandeel carpoolers bedraagt slechts 3%. 36% van de verplaatsingen naar het werk doet men te voet (6%) of met de fiets (30%). Circa één op zeven werkverplaatsingen gebeurt met het openbaar vervoer: bus/tram is goed voor 4%, de trein voor 12%.

²⁵ Exclusief verplaatsingen met als motief 'Naar huis'.

Het **schoolverkeer** geeft dan een ander beeld: 62% van de verplaatsingen naar school gebeurt met de fiets (49%) of te voet (13%). De wagen is goed voor 14% van de schoolverplaatsingen, met 10% als chauffeur en 4% als passagier. Het openbaar vervoer – en dan voornamelijk bus/tram – wordt gebruikt voor een kwart (24%) van de verplaatsingen naar school.

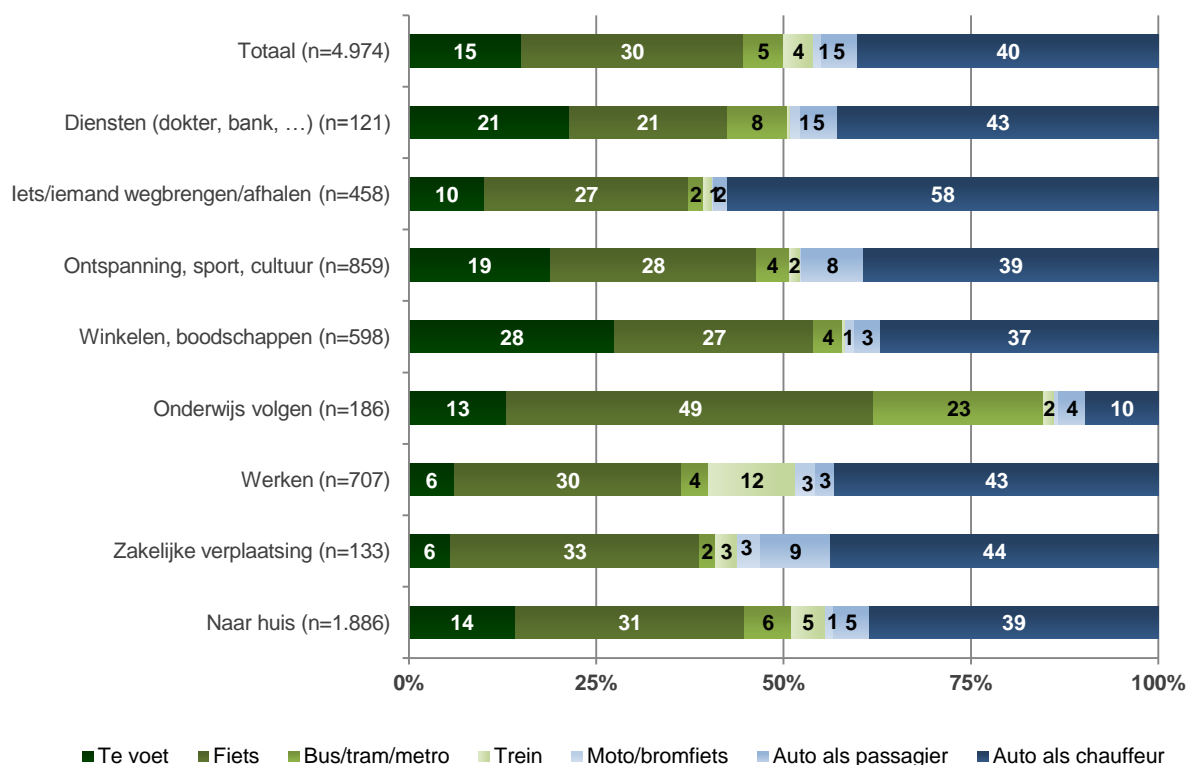
Voor iets meer dan de helft van de **winkelverplaatsingen** wordt gebruik gemaakt van de fiets (27%) of gaat men te voet (28%). Toch wordt hiervoor ook nog vaak de wagen gebruikt: 41%. Slechts 4% van de verplaatsingen naar de winkel gebeurt met bus of tram.

Het openbaar vervoer scoort hoger wanneer men zich verplaatst in het kader van **diensten** (b.v. naar de dokter, de bank, ...), met name 8%. De wagen blijft goed voor 48% van dergelijke verplaatsingen; 42% gebeurt te voet of met de fiets.

Wanneer de Gentenaar zich naar een **ontspannings-, sport- of culturele activiteit** begeeft, maakt hij/zij in 48% van de gevallen gebruik van de wagen; carpoolers zijn goed voor 8%. Bijna evenzoveel (46%) van de verplaatsingen i.k.v. ontspanning, sport en cultuur gebeurt te voet of met de fiets; het openbaar vervoer is goed voor 6%.

Tenslotte, wanneer men **iemand/iets gaat wegbrengen of ophalen** wordt zelden gebruik gemaakt van het openbaar vervoer (3%). Veeleer maakt men gebruik van de wagen (59%) of gaat men met de fiets (27%) of te voet (10%).

Figuur 109: Hoofdvervoerswijze, naar Motief (N totaal=4.974 verplaatsingen) – Modal split per motief



3.5.4.2 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 (35%) of om zich te ontspannen (34%). 14% van de verplaatsingen te voet gebeurt in het kader van school-/werkverkeer.

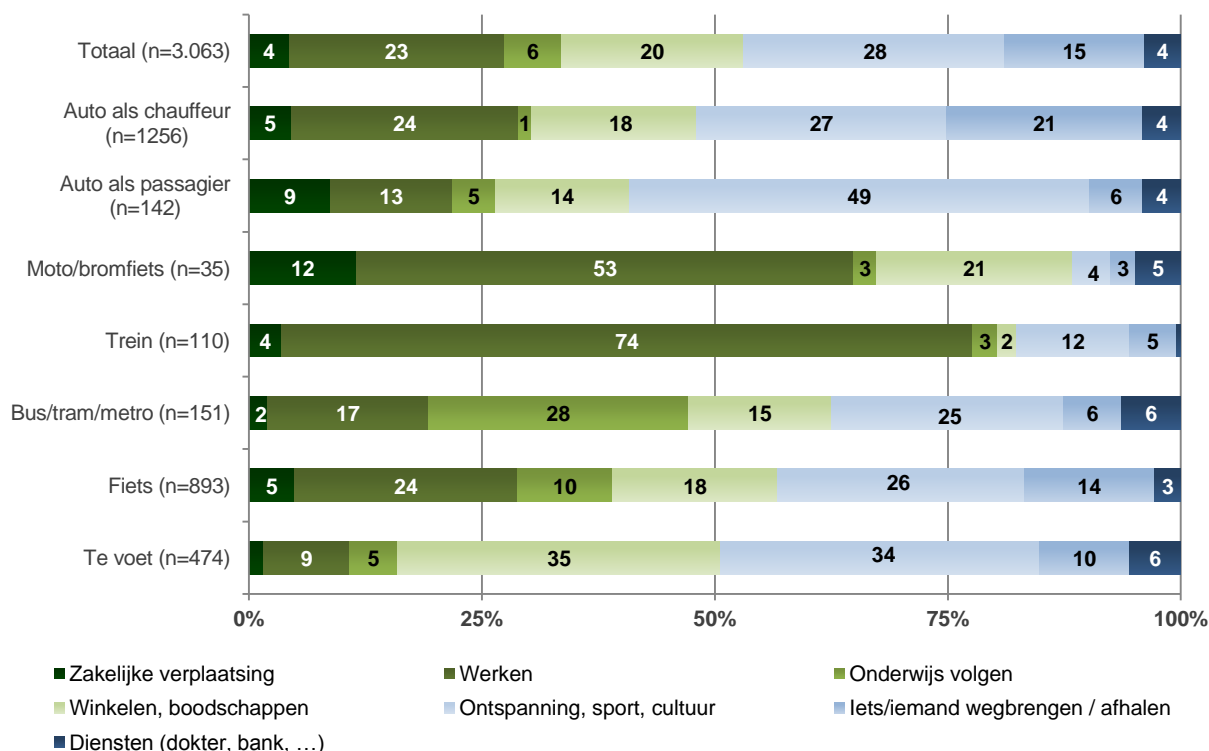
Verplaatsingen met de **fiets** gaan in hoofdzaak richting een ontspannings-, sport- of culturele activiteit (26%), het werk (24%) of richting de winkel (18%).

De **wagen** als chauffeur wordt voor 27% gebruikt voor ontspanning, sport en cultuur, een kwart (24%) om naar het werk te gaan en voor 21% om iets/iemand weg te brengen of af te halen. De wagen als passagier, wordt voor de helft (49%) aangewend om zich te verplaatsen naar een vrijetijdsactiviteit, gevolgd door winkelen (14%) en werken (13%).

De **trein** wordt voor drie vierde (74%) gebruikt om naar het werk te gaan. 12% van de verplaatsingen met de trein gebeurt in het kader van ontspanning (sport/cultureel).

Ook **bus en tram** kennen een hoog functioneel gebruik: 28% van de bus-/tramritten gaat richting school en 17% richting het werk. Ook om zich naar een ontspanningsactiviteit (25%) te begeven, om te winkelen (15%) en in het kader van diensten (6%) wordt gebruik gemaakt van bus of tram.

Figuur 110: Motief, naar hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen)
(N totaal=3.063 verplaatsingen²⁶)



²⁶ Exclusief verplaatsingen met als motief 'Naar huis'.

3.5.5 Afstand en duurtijd van een verplaatsing

Tabel 71 geeft een idee over 'hoe ver' de verplaatsingen zijn. Er wordt aangegeven hoeveel verplaatsingen in een bepaalde afstandscategorie worden uitgevoerd.

Tabel 71 : Afstand van de verplaatsingen (Aantal verplaatsingen)

Afstand	Gent Totaal	
	N	%
0 – 1,0 km	998	20,1
1,1 – 3,0 km	1.105	22,3
3,1 – 5,0 km	857	17,3
5,1 – 10,0 km	797	16,1
10,1 – 15,0 km	309	6,2
15,1 – 25,0 km	263	5,3
25,10 – 40,0 km	170	3,4
> 40,0 km	464	9,4
Totaal	4.963	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>13</i>	<i>0,3</i>
Gemiddelde²⁷	11,6 km	
Mediaan	4,0 km	

20% van de genoteerde verplaatsingen zijn erg kort (< 1 km) en 42% blijft binnen de 3 km. 60% is korter dan 5 km – een haalbare fietsafstand, rekening houdend met het verplaatsingsmotief. 13% van de verplaatsingen zijn verder dan 25 km.

Indien de Gentenaar zich verplaatst, is dat gemiddeld over een afstand van 11,6 km (basis: zij die een verplaatsing hebben gedaan).

Betreffende de verplaatsingstijd: blijktens de analyse bedraagt 36% van de verplaatsingstijden maximaal 10 minuten. Verder kan aangegeven worden dat 80% van de gemaakte verplaatsingen maximaal een half uur duurt.

Tabel 72 : Duurtijd van de verplaatsingen (Aantal verplaatsingen)

Afstand	Gent Totaal	
	N	%
0 – 10 minuten	1.734	36,5
11 – 20 minuten	1.415	29,8
21 – 30 minuten	662	13,9
31 – 60 minuten	653	13,7
> 60 minuten	291	6,1
Totaal	5.756	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>220</i>	<i>4,4</i>
Gemiddelde²⁸	23 minuten	
Mediaan	15 minuten	

²⁷ Het rekenkundig gemiddelde wordt beïnvloed door 'extreme' waarden. Hier is het beter te kijken naar de mediaan.

²⁸ Het rekenkundig gemiddelde wordt beïnvloed door 'extreme' waarden. Hier is het beter te kijken naar de mediaan.

3.5.6 Afstand en hoofdvervoerswijze van een verplaatsing

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

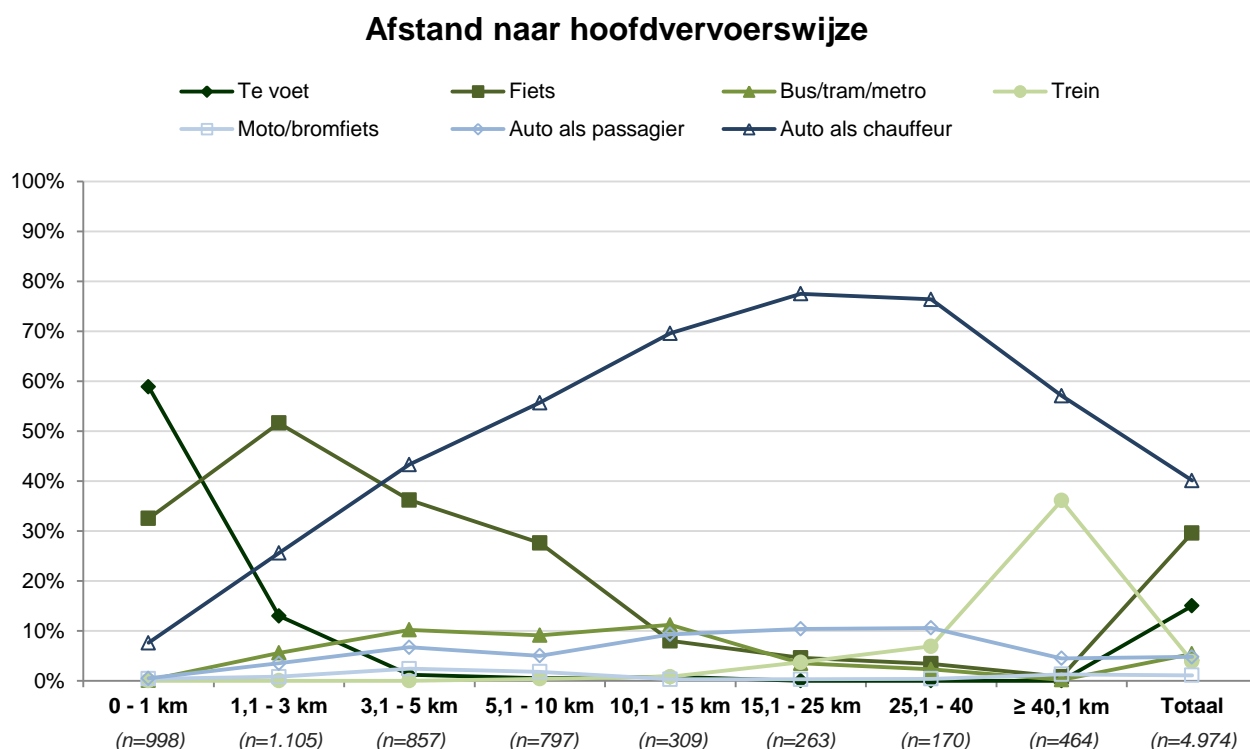
Uit onderstaande grafiek blijkt dat de modus **'te voet'** een aandeel heeft van 59% in de categorie 0-1 km. De **fiets** wordt gebruikt tot 10 km met een aandeel tussen de 28 en 52%.

Verder blijkt dat er met de **wagen** wordt gereden voor (zeer) korte verplaatsingen (sommatie van wagen als chauffeur én wagen als passagier): in de categorie 0-1 km bedraagt het aandeel 8%. Dit aandeel groeit met de afstand: van 29% in de categorie 1-3 km tot 50% in de categorie 3-5 km, 87% in de categorie 25-40 km en 56% in de categorie 40 km en meer.

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 6%; dit aandeel groeit tot 10% voor de categorieën 3-5 km en 11% voor de categorie 10-15 km. In de tussencategorie (5-10 km) daalt het aandeel tot 9%.

Verplaatsingen onder de 25 km blijken niet echt interessant om **de trein** te nemen. In de categorie 25-40 km bedraagt het aandeel 7% en vanaf 40 km wordt 36% van de in deze categorie gemaakte verplaatsingen afgelegd met de trein.

Figuur 111 : Afstand²⁹, naar hoofdvervoerswijze (N totaal=4.974 verplaatsingen)



²⁹ Indien de verplaatsing de Belgische landsgrens overschrijdt, wordt enkel de afstand gerekend op het Belgisch grondgebied.

3.5.7 Afstand en motief van een verplaatsing

Nu we weten hoe men zich verplaatst over welke afstanden, kunnen we tevens kijken naar het waarom men zich verplaatst over welke afstanden.

Figuur 112 toont dat **winkelen en boodschappen** doen vooral over korte afstanden gebeurt. Zo wordt een derde van de verplaatsingen (36%) tot 1 km gemaakt in het kader van boodschappen doen. Binnen een afstand van 3 tot 5 km alsook van 5 tot 10 km bedraagt dit aandeel nog steeds resp. 22% en 19%. Hierna neemt het gradueel af.

Het omgekeerde stellen we vast voor verplaatsingen naar het **werk**. Binnen een afstand van 1 km gebeurt één op de tien verplaatsingen (11%) naar het werk. Dit aandeel stijgt met de afstand, en bedraagt bij verplaatsingen van 40 km of meer 51%.

Voor wat de **zakelijke verplaatsingen** betreft, bij quasi alle afstanden blijft het aandeel vrij beperkt (tussen 3% en 7%), uitgezonderd voor de afstand 25 tot 40 km. Hier noteren we een aandeel van 12%.

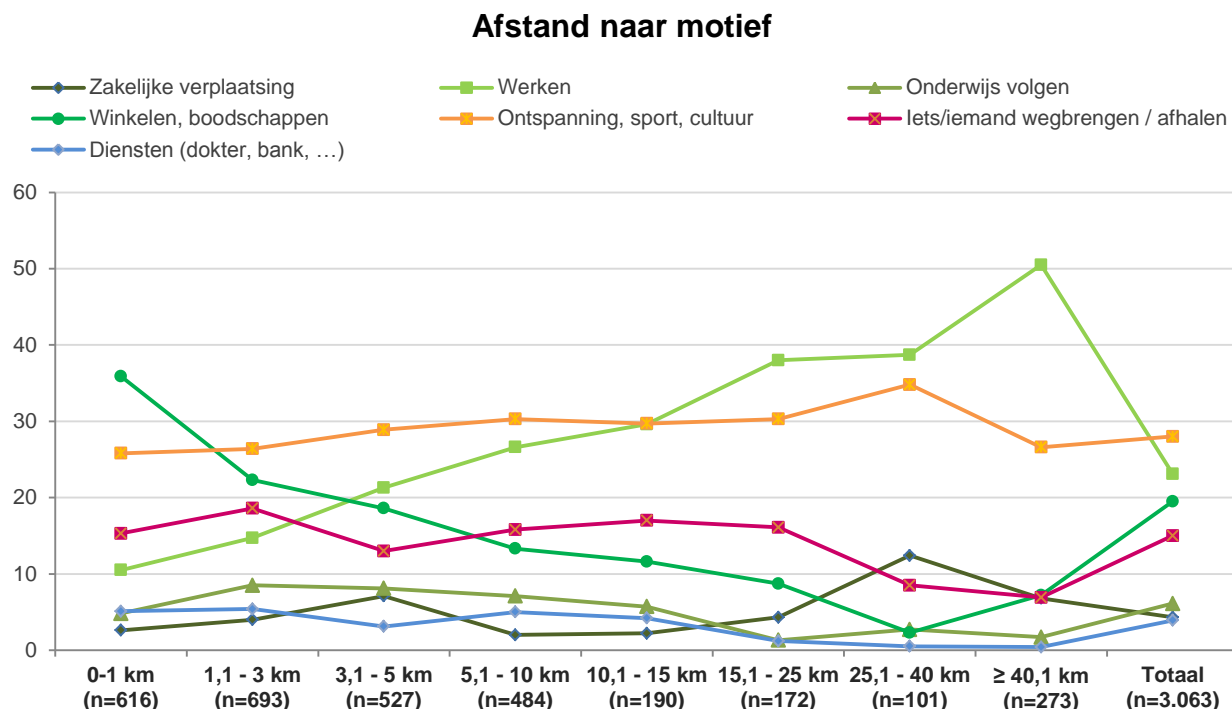
Verplaatsingen naar **school** gebeuren binnen een afstand tot 15 km, waarbij ze minimaal 5% tot maximaal 9% van de verplaatsingen uitmaken. Vanaf 15 km of meer daalt hun aandeel onder 3%.

Over alle afstanden heen, vinden we dat verplaatsingen in het kader van **ontspanning, sport en cultuur** 25% tot 30% van de verplaatsingen uitmaken; met een uitschieter tot 35% in de afstandscategorie 25 tot 35 km.

Ook het **wegbrengen/afhalen van iets of iemand** neemt een vrij constant aandeel in over alle afstandscategorieën heen (13%-18%). Eens een verplaatsing 25 km of meer betreft, daalt dit aandeel wel naar 7% à 8%.

Het aandeel verplaatsingen dat gebeurt in het kader van **diensten** – bijvoorbeeld naar de dokter gaan – schommelt tussen 1% en 5%.

Figuur 112 : Afstand³⁰, naar motief (N totaal=3.063 verplaatsingen³¹)



3.5.8 Afstand en hoofdvervoerswijze van woon-werk-verplaatsingen

Nemen we enkel woon-werkverplaatsingen in beschouwing, dan blijken – tot een afstand van 1 km – zowel de fiets als te voet de meest gangbare hoofdvervoerswijzen (93%). Tot een afstand van 10 km blijft de fiets een vaak gekozen hoofdvervoerswijze, met aandeel tussen 43% en 59%.

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 7%. Dit aandeel groeit met de afstand: 21% in de categorie 1-3 km, 40% in de categorie 3-5 km, 76% in de categorie 10-15 km, met als hoogtepunt 91% in de categorie 15-25 km; hierna neemt het aandeel opnieuw af met 84% in de categorie 25-40 km en tot slot 45% in de categorie 40 km en meer.

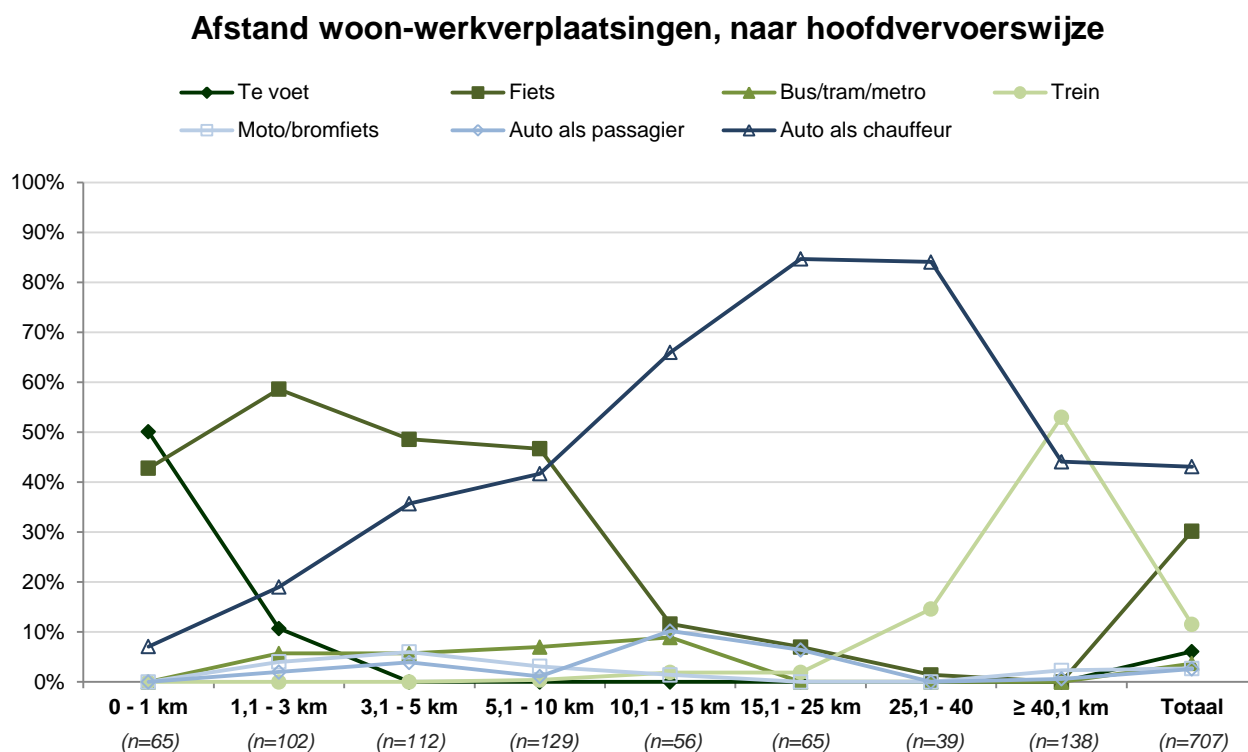
De bus of tram wordt genomen voor afstanden vanaf 1 km tot 15 km: in de categorie 1-3 km noteren we een aandeel van 6%; dit aandeel groeit tot 9% voor de categorie 10-15 km.

³⁰ Indien de verplaatsing de Belgische landsgrens overschrijdt, wordt enkel de afstand gerekend op het Belgisch grondgebied.

³¹ Exclusief verplaatsingen met als motief 'Naar huis'.

Verplaatsingen onder de 25 km blijken niet echt interessant om de trein te nemen. In de categorie 25-40 km bedraagt het aandeel 15% en vanaf 40 km wordt 53% van de in deze categorie gemaakte woon-werkverplaatsingen afgelegd met de trein.

Figuur 113 : Afstand van woon-werkverplaatsingen³², naar hoofdvervoerswijze
 (N totaal=707 verplaatsingen)



3.5.9 Hoofdvervoerswijze per geslacht

Mannen doen gemiddeld 2,7 verplaatsingen per dag terwijl de vrouwen een gemiddelde laten noteren van 2,9 verplaatsingen per dag. Het verschil is evenwel niet significant.

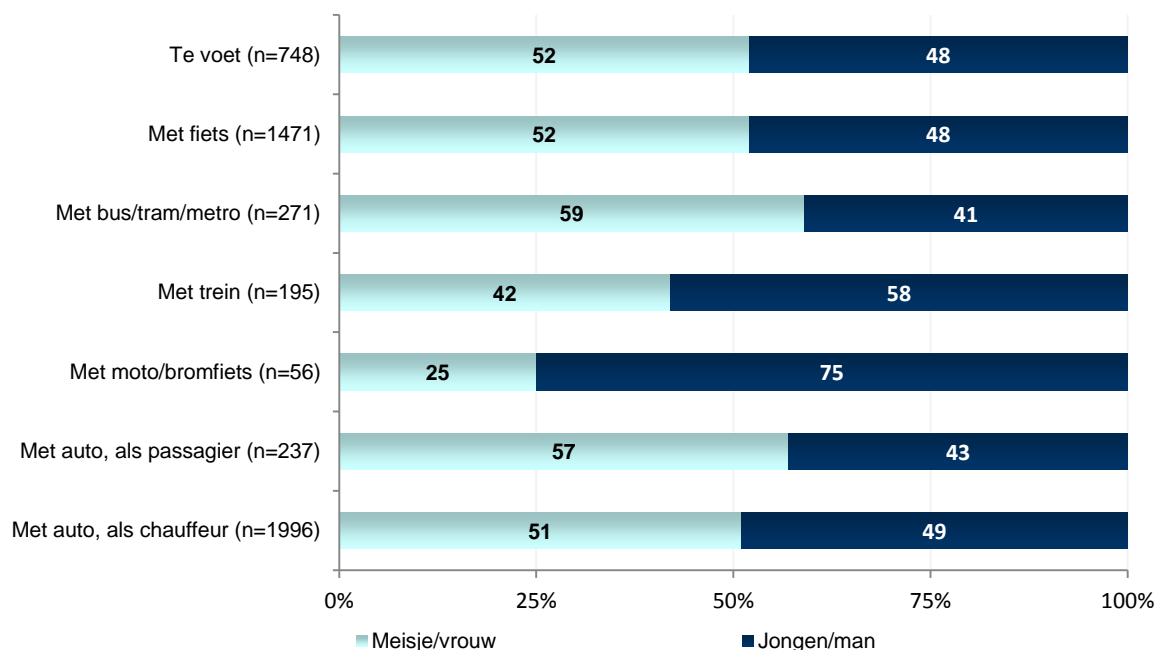
Tabel 73 : Gemiddeld aantal verplaatsingen/dag naar geslacht

Doelgroep	Gemiddeld # verplaatsingen per dag
Algemeen gemiddelde	2,78
Jongens/Mannen	2,68
Meisjes/Vrouwen	2,87

³² Indien de verplaatsing de Belgische landsgrens overschrijdt, wordt enkel de afstand gerekend op het Belgisch grondgebied.

Indien we gaan kijken hoe de verdeling is van de mannen en de vrouwen over ieder onderscheiden vervoermiddel, dan zien we dat mannen zich duidelijk meer met de moto/bromfiets en trein verplaatsen. De vrouwen gaan meer met de wagen als passagier en met de bus of tram. Wat de fiets te voet maar ook de auto als chauffeur betreft, hier treft men een circa gelijke verdeling aan.

Figuur 114 : Geslacht naar hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen)
 (N totaal=4.974 verplaatsingen)



Beschouwen de verdeling van de vervoermodi naar geslacht dan stellen we vast dat de mannen zich proportioneel vaker verplaatsen met de auto als chauffeur en minder als passagier, gevolgd door de fiets en te voet.

De vrouwen nemen ook het vaakst de auto als chauffeur om zich te verplaatsen, eveneens gevolgd door de fiets en te voet.

Tabel 74 : Hoofdvervoerswijze, naar geslacht (Aantal verplaatsingen)

Hoofdvervoerswijze	Man		Vrouw		Totaal	
	N	%	N	%	N	%
Met de auto, als chauffeur	971	40,4	1.026	39,9	1.996	40,1
Met de auto, als passagier	102	4,2	135	5,3	237	4,8
Met de moto / bromfiets	42	1,8	14	0,5	56	1,1
Met de trein	114	4,7	81	3,1	195	3,9
Met bus / tram / metro	111	4,6	159	6,2	271	5,4
Met de fiets	703	29,2	769	29,9	1.471	29,6
Te voet	361	15,0	387	15,1	748	15,0
Totaal	2.403	100,0	2.571	100,0	4974	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>0,05</i>	<i>1</i>	<i>0,02</i>

3.5.10 Hoofdvervoerswijze per opleidingsniveau

Hoe hoger het opleidingsniveau, hoe hoger het aantal verplaatsingen per dag: iemand met als hoogste diploma lager onderwijs, doet gemiddeld 1,4 verplaatsingen per dag terwijl iemand met een diploma hoger onderwijs 3,3 verplaatsingen per dag laat optekenen.

Tabel 75 : Gemiddeld aantal verplaatsingen/dag naar opleidingsniveau

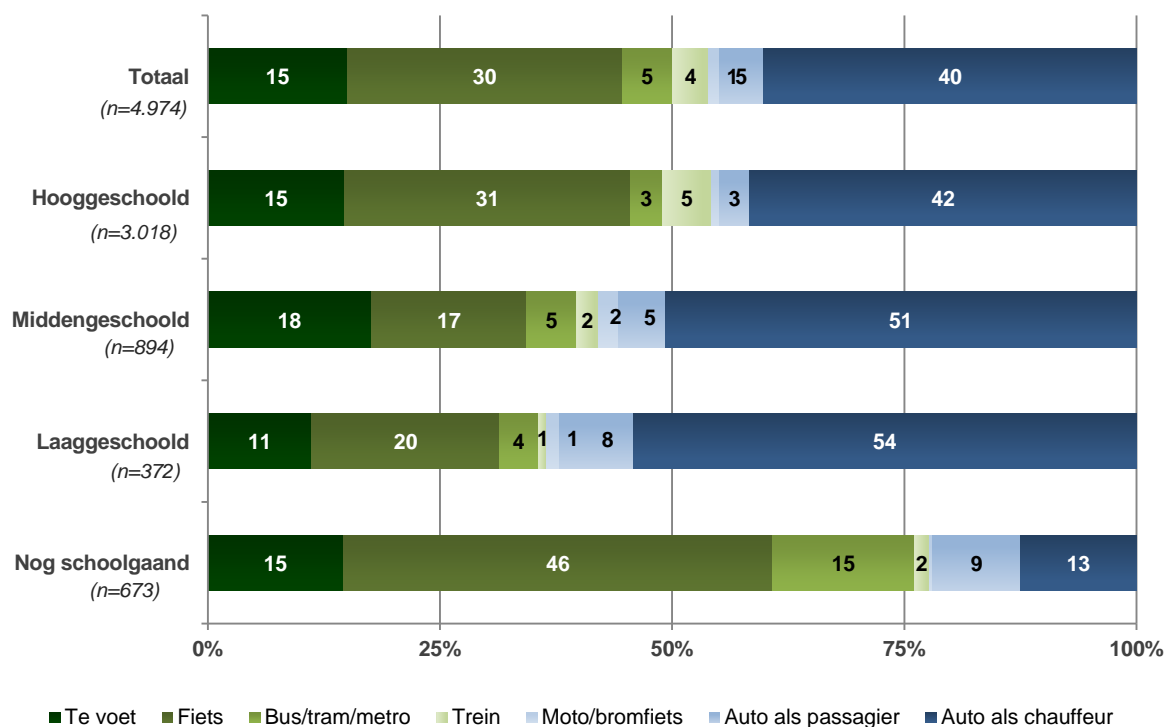
Doelgroep	Gemiddeld # verplaatsingen per dag
Algemeen gemiddelde	2,8
<i>Schoolgaand</i>	2,4
Laaggeschoold *	1,4
Middengeschoold **	2,6
Hooggeschoold **	3,3

* : laaggeschoold is geen diploma, een diploma lager onderwijs, lager secundair onderwijs
 ** : middengeschoold is een diploma hoger secundair onderwijs
 *** : hooggeschoold is een diploma hoger onderwijs (niet-universitair & universitair onderwijs)

De hooggeschoolden maken significant gemiddeld meer verplaatsingen per dag dan de andere groepen; de laaggeschoolden doen significant minder verplaatsingen per dag ten opzichte van de andere groepen.

Verder blijkt uit de hierna volgende figuur en tabel dat hooggeschoolden in 5% van hun verplaatsingen de trein gebruiken en hier het hoogst scoren (in vergelijking met de andere opleidingsniveaus voor wat het gebruik van de trein betreft).

Figuur 115 : Hoofdvervoerswijze, naar opleidingsniveau (Aantal verplaatsingen)
 (N totaal=4.974 verplaatsingen)



Tabel 76 : Hoofdvervoerswijze, naar opleidingsniveau (Aantal verplaatsingen)

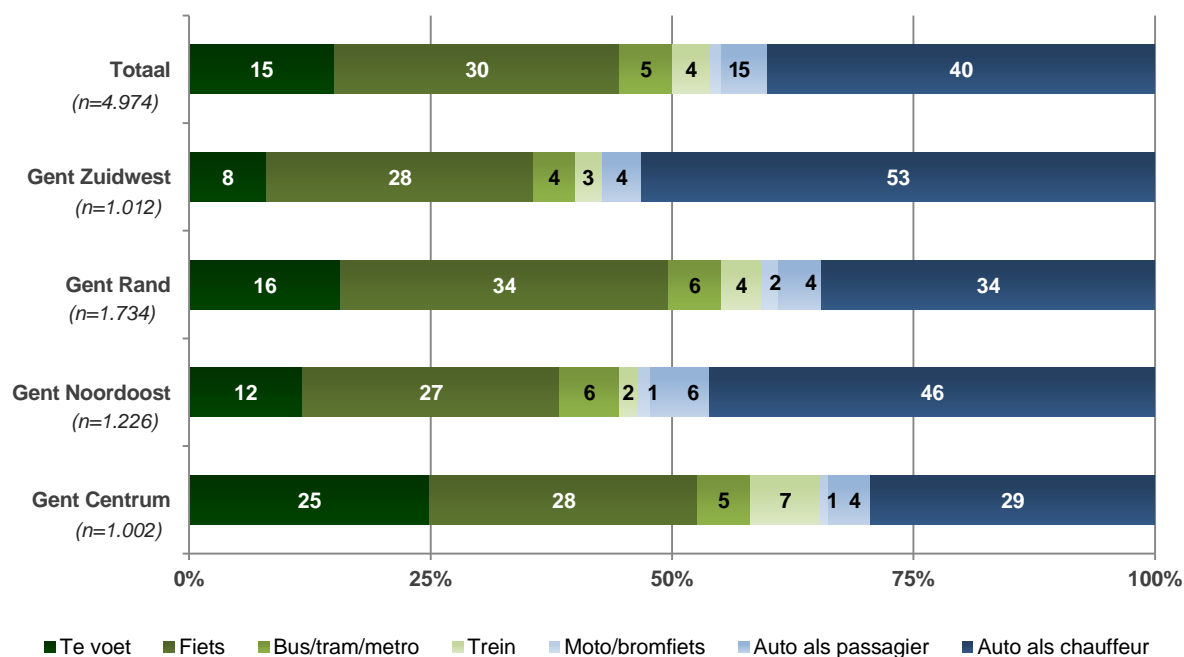
Hoofdvervoerswijze	Nog schoolgaand		Laaggeschoold		Middengeschoold		Hooggeschoold		Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Met de auto, als chauffeur	84	12,5	202	54,2	454	50,7	1.255	41,6	1.996	40,1
Met de auto, als passagier	64	9,4	29	7,9	45	5,0	96	3,2	237	4,8
Met de moto / bromfiets	3	0,4	5	1,4	20	2,2	29	0,9	56	1,1
Met de trein	11	1,6	3	0,9	21	2,3	161	5,3	195	3,9
Met bus / tram / metro	103	15,3	16	4,2	48	5,4	102	3,4	271	5,4
Met de fiets	311	46,2	75	20,2	149	16,7	931	30,8	1.471	29,6
Te voet	98	14,6	42	11,2	157	17,6	444	14,7	748	15,0
Totaal	673	100,0	372	100,0	894	100,0	3.018	100,0	4.974	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>01</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>0,02</i>

3.5.11 Hoofdvervoerswijze per stadsdeel

Uit onderstaande figuur en tabel blijkt dat in alle stadsdelen proportioneel de meeste verplaatsingen gemaakt worden met de auto (als chauffeur), gevolgd door de fiets.

In Gent Centrum en Gent Rand worden ook proportioneel een aanzienlijk aantal verplaatsingen te voet gedaan.

Figuur 116 : Hoofdvervoerswijze, naar stadsdeel (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.974 verplaatsingen)



Tabel 77 : Hoofdvervoerswijze, naar stadsdeel (Aantal verplaatsingen)

Hoofdvervoerswijze	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Te voet	250	24,9	144	11,7	273	15,7	82	8,1	748	15,0
Fiets	278	27,7	327	26,7	587	33,9	279	27,6	1471	29,6
Bus/tram/metro	54	5,4	76	6,2	96	5,5	44	4,4	271	5,4
Trein	73	7,3	23	1,8	72	4,1	27	2,7	195	3,9
Moto/bromfiets	8	0,8	17	1,4	30	1,7	1	0,1	56	1,1
Auto als passagier	43	4,3	75	6,1	78	4,5	41	4,1	237	4,8
Auto als chauffeur	295	29,5	565	46,1	598	34,5	538	53,2	1996	40,1
Totaal	1002	100,0	1226	100,0	1734	100,0	1012	100,0	4974	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,0%</i>	<i>0</i>	<i>0,0%</i>	<i>1</i>	<i>0,1%</i>	<i>0</i>	<i>0,0%</i>	<i>1</i>	<i>0,02%</i>

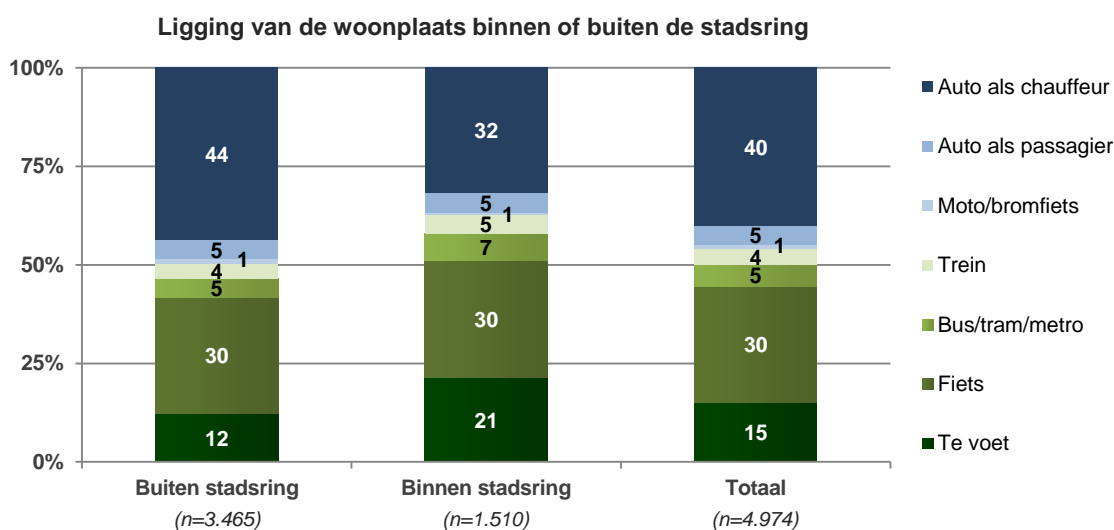
Basis: gewogen cijfers met als basis 1411 valide ingevulde dagboeken

3.5.12 Hoofdvervoerswijze per ligging woonplaats binnen of buiten stadsring

Indien de woonplaats binnen de stadsring is gelegen, worden proportioneel de meeste verplaatsingen gedaan met de wagen (37%), gevolgd door de fiets (30%). Een vijfde van de verplaatsingen (21%) gebeurt hier te voet.

Ingeval de woonplaats buiten de stadsring is gelegen, blijft de volgorde van de gebruikte vervoermodi dezelfde, zij het dat het aandeel wagen hier 49% bedraagt en het aandeel te voet 12%.

Figuur 117 : Hoofdvervoerswijze, naar ligging van de woonplaats binnen of buiten de stadsring R40 (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.974 verplaatsingen)

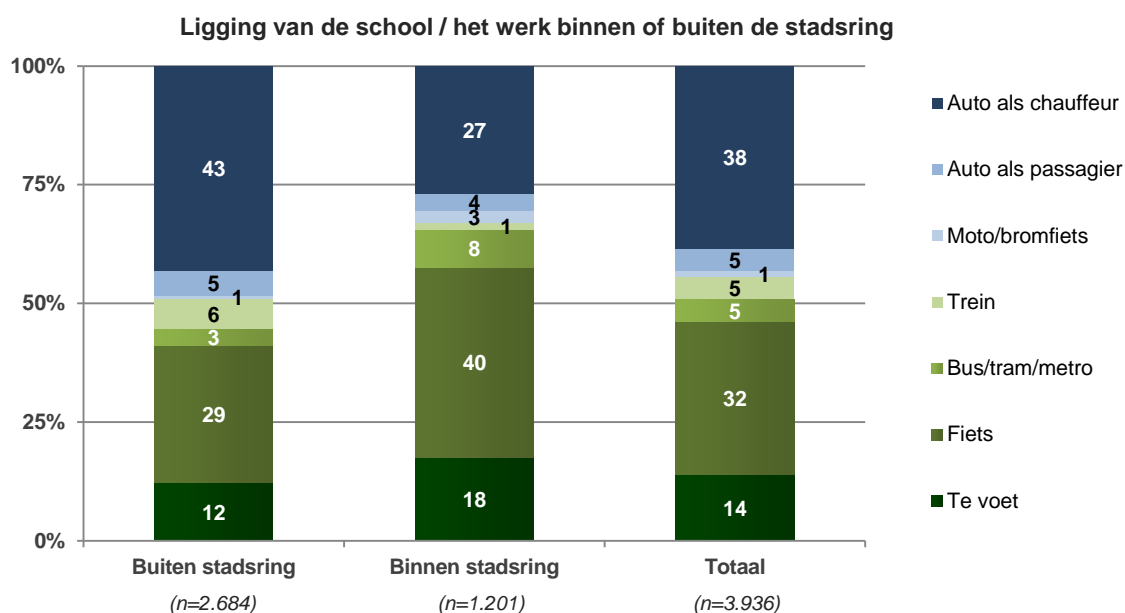


3.5.13 Hoofdvervoerswijze per ligging school/werk binnen of buiten stadsring

Indien de school of de werkplaats gelegen is binnen de stadsring worden vier op de tien verplaatsingen gemaakt met de fiets, gevolgd door de wagen (31%) en tenslotte te voet (18%).

Bijna de helft van de verplaatsingen (48%) wordt gemaakt met de wagen als de school/het werk buiten de R40 is gelegen. 29% van de verplaatsingen gebeurt hier met de fiets en 14% te voet.

Figuur 118 : Hoofdvervoerswijze, naar ligging van de school / het werk binnen of buiten de stadsring R40 (Aantal verplaatsingen) (N totaal=3.936 verplaatsingen)



MOTIEF WERKEN NAAR HOOFDVERVOERSWIJZE EN LIGGEN WERK BINNEN OF BUITEN STADSRING

27% van de verplaatsingen in het kader van het “werk” wordt gemaakt indien het werk gelegen is binnen de stadsring. Een kwart van de verplaatsingen (24%) gebeurt dan met de wagen en 15% te voet.

Voor wat de ligging van de werkplaats buiten de stadsring betreft, meer dan de helft van de verplaatsingen (53%) in het kader van het werk (woon-werk) gebeurt met de wagen en een kwart (25%) middels de fiets. 16% van de verplaatsingen wordt hier gemaakt met de trein.

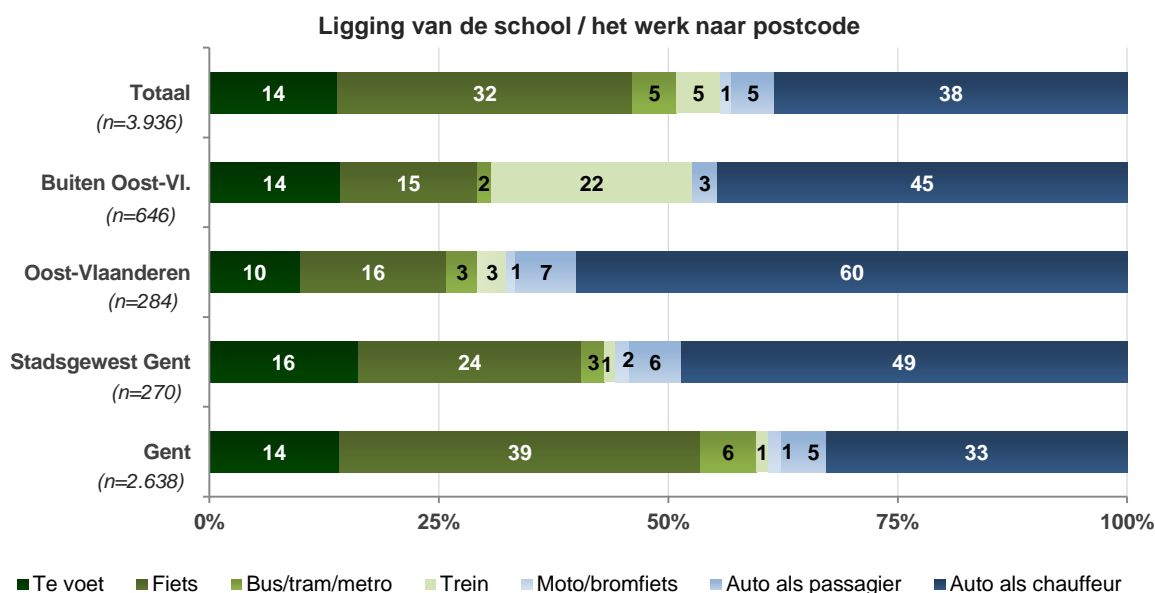
Tabel 78 : Motief “Werken” naar hoofdvervoerswijze en ligging werk binnen of buiten stadsring (Aantal verplaatsingen)

Motief werken Hoofdvervoerswijze	Is werk gelegen binnen of buiten de stadsring?					
	Buiten R40		Binnen R40		Totaal	
	N	%	N	%	N	%
Te voet	14	2,8	28	15,1	42	6,1
Fiets	123	24,8	86	45,8	210	30,5
Bus/tram/metro	16	3,2	9	4,9	25	3,7
Trein	77	15,5	5	2,6	82	11,9
Moto/bromfiets	6	1,2	13	6,8	19	2,7
Auto als passagier	17	3,4	2	0,8	19	2,7
Auto als chauffeur	243	49,1	45	24,1	288	42,5
Totaal	496	100,0	188	100,0	685	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,1%</i>	<i>0</i>	<i>0,0%</i>	<i>1</i>	<i>0,02%</i>

3.5.14 Hoofdvervoerswijze per postcode werk / school

Indien de school of werkplaats in Gent gelegen is, gebeurt de helft van de verplaatsingen te voet of met de fiets (53%) en een derde met de wagen als chauffeur (33%). Het aandeel met de wagen als chauffeur is hoger wanneer de school of werkplaats buiten Gent ligt, met name 49% indien de school of werkplaats in het Stadsgewest Gent gelegen is en 60% indien gelegen in de provincie Oost-Vlaanderen. Wanneer de school of werkplaats buiten Oost-Vlaanderen gelegen is, neemt het aandeel van de wagen als chauffeur weer af (45%), ten voordele van de trein (22%). Het aandeel van de verplaatsingen dat met bus, tram of metro gebeurt, hangt niet samen met de postcode van de school of werkplaats.

Figuur 119 : Hoofdvervoerswijze, naar postcode werk/school (Aantal verplaatsingen) (N totaal=3.936 verplaatsingen)



3.5.15 Voor- en naverplaatsingen (transport) naar station³³

3.5.15.1 NAAR HOOFDVERVOERSWIJZE

In totaal werden 352 verplaatsingen naar en van het station gemaakt (door in totaal 102 respondenten). Deze cijfers zijn uiteraard onderschattingen daar niet iedereen 'korte' verplaatsingen (zoals in geval van de voor- en natrajecten naar het station) als dusdanig heeft genoteerd.

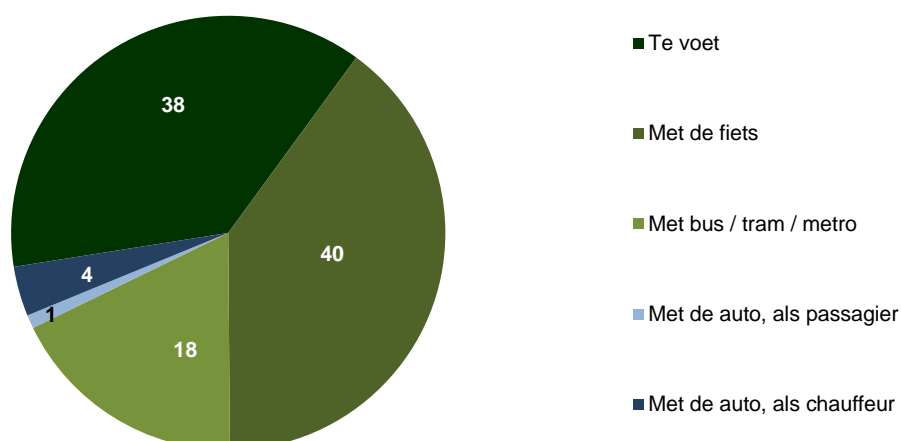
40% van deze voor- en naverplaatsingen naar het station gebeurt met de fiets als hoofdvervoerswijze; 38% doet dit te voet. Wij durven hier te stellen dat dit aandeel hoogst waarschijnlijk in realiteit veel hoger zal zijn omdat korte verplaatsingen die niet genoteerd werden in hoofdzaak te voet zullen gemaakt worden.

Tabel 79 : Aantal voor- en naverplaatsingen naar station, naar hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen)

Hoofdvervoerswijze	N	%
Te voet	132	37,5
Met de fiets	140	39,8
Met bus / tram / metro	63	17,9
Met de auto, als passagier	4	1,0
Met de auto, als chauffeur	13	3,7
Totaal	352	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>

Figuur 120 : Modal split – Aantal voor- en naverplaatsingen naar station, naar hoofdvervoerswijze (N totaal aantal verplaatsingen=352)

Modal split voor- en naverplaatsingen naar station, naar hoofdvervoerswijze (%)



³³ Het betreft hier enkel in België gemaakte verplaatsingen.

3.5.15.2 AFSTAND VAN DE VOOR- OF NAVERPLAATSING, NAAR HOOFDVERVOERSWIJZE VAN DE VOOR- OF NAVERPLAATSING

Het gekozen vervoermiddel om zich naar of van het station te verplaatsen, hangt samen met de afstand die moet overbrugd worden.

Respondenten die zich maximaal 1 kilometer naar of van het station moeten verplaatsen, gaan in hoofdzaak te voet (90%). Ook indien de afstand naar of van het station tussen 1 en 3 km is, gaat nog 32% van de respondenten te voet; 47% echter overbrugt deze afstand met de fiets en 18% kiest voor bus, tram of metro.

De fiets en het openbaar vervoer (bus/tram/metro) blijven tot een afstand van 10 km de meest gebruikte vervoersmiddelen. Wie zich meer dan 10 km naar of van het station moet verplaatsen, doet beroep op het openbaar vervoer (bus, tram of metro) of gaat met de wagen (als chauffeur).

Bij slechts één respondent was de afstand naar of van het station langer dan 25 km, het verkozen vervoermiddel was de fiets.

Tabel 80 : Afstand van de voor- en naverplaatsingen naar station, naar hoofdvervoerswijze (N totaal aantal verplaatsingen=352) – rijpercentages

Afstand	Te voet		Fiets		Bus / tram / metro		Auto, als passagier		Auto, als chauffeur	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0 – 1 km	95	90,3	8	7,7	1	0,9	1	1,1	0	0,0
1,1 – 3 km	38	31,8	56	47,1	22	18,4	1	1,0	2	1,7
3,1 – 5 km	0	0,0	50	66,6	17	23,4	1	1,8	6	8,3
5,1 – 10 km	0	0,0	25	53,8	18	39,9	0	0,0	3	6,3
10,1 – 15	0	0,0	0	0,0	4	67,4	0	0,0	2	32,6
15,1 – 25	0	0,0	0	0,0	1	100,0	0	0,0	0	0,0
25,1 – 40	0	0,0	1	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

3.5.16 Ketenverplaatsingen

We stelden reeds vast dat respondenten zich ook voor korte afstanden (1 tot 3 km) verplaatsen met de wagen als chauffeur: van alle verplaatsingen tot 1 km, gebeurt 8% met de wagen als chauffeur, van alle verplaatsingen tussen 1 en 3 km, gebeurt 26% met de wagen als chauffeur.

Een mogelijke verklaring waarom een respondent zich voor een dergelijke korte afstand met de wagen als chauffeur verplaatst, kan zijn omdat deze korte verplaatsing deel uitmaakt van een zogenaamde ketenverplaatsing. Een respondent die bijvoorbeeld een kind gaat afzetten aan school (=verplaatsing 1) en vervolgens onmiddellijk doorrijdt naar het werk (=verplaatsing 2), maakt eigenlijk 1 ketenverplaatsing, die bestaat uit 2 (deel)verplaatsingen.

Belangrijk hierbij op te merken, is dat een ketenverplaatsing steeds bestaat uit minstens twee opeenvolgende verplaatsingen, waarbij de tijd tussen de opeenvolgende verplaatsingen maximaal 15 minuten bedraagt³⁴.

In totaal kunnen 402 ketenverplaatsingen onderscheiden worden, deze omvatten 887 (deel)verplaatsingen. De 402 ketenverplaatsingen werden gemaakt door 327 respondenten, waarbij sommige respondenten dus meerdere ketenverplaatsingen gemaakt hebben.

Tabel 81 : Aantal ketenverplaatsingen

Aantal gemaakte ketenverplaatsingen	N	%
1 ketenverplaatsing	254	77,7
2 ketenverplaatsingen	70	21,5
3 ketenverplaatsingen	3	0,8
Totaal # respondenten	327	100,0
Totaal # ketenverplaatsingen	402	

De grootste ketenverplaatsing die gemaakt werd, omvatte 5 (deel)verplaatsingen.

Tabel 82 : Lengte van de ketenverplaatsingen
(meerdere ketenverplaatsingen per respondent mogelijk)

	N	%
2 (deel)verplaatsingen	294	90,1
3 (deel)verplaatsingen	42	13,0
4 (deel)verplaatsingen	13	4,0
5 (deel)verplaatsingen	4	1,4
Totaal # (deel)verplaatsingen	887	100,0

Een vijfde (18%) van de ketenverplaatsingen beperkt zich tot een afstand van 3 km, 37% is tussen 3 en 10 km lang, 25% tussen 10 en 25 km, en 20% van de ketenverplaatsingen is langer dan 25 km.

De gemiddelde afstand van een ketenverplaatsing bedraagt 28 km.

³⁴ Deze tussentijd van maximum 15 minuten is door het Mobiliteitsbedrijf vastgelegd naar analogie met het gratis parkeerbeleid in het gebied met betalend parkeerregime: de eerste 15 minuten mag iedereen daar gratis parkeren.

Hierop is één uitzondering: indien bijvoorbeeld een respondent thuis vertrekt en naar de winkel gaat, om vervolgens 12 minuten na aankomst in de winkel opnieuw huiswaarts te trekken, dan wordt dit niet als een ketenverplaatsing beschouwd.

Tabel 83 : Afstand van de ketenverplaatsingen

	N	%
0 - 1,0 km	22	5,4
1,1 - 3,0 km	50	12,5
3,1 - 5,0 km	57	14,4
5,1 - 10,0 km	90	22,6
10,1 - 15,0 km	39	9,7
15,1 - 25,0 km	60	15,1
25,1 - 40,0 km	25	6,2
> 40,0 km	56	14,1
Totaal # ketenverplaatsingen	399	100,0
<i>Geen antwoord</i>	3	0,8
Gemiddelde afstand	28,2 km	

De helft (52%) van de ketenverplaatsingen kent als hoofdmodus (i.c. vervoermiddel waarmee de langste afstand werd afgelegd) de wagen als chauffeur; 5% gebeurt met de wagen als passagier en 1% met de moto/bromfiets. Voorts gebeurt 26% van de ketenverplaatsingen met de fiets en 8% te voet. Het openbaar vervoer is de hoofdvervoerswijze voor 7% van de ketenverplaatsingen (i.c. 4% bus/tram/metro en 1% trein).

Maken we de vergelijking met de hoofdvervoerswijze van alle verplaatsingen (N=4.974) dan valt voornamelijk een verschuiving van de categorie 'te voet' naar de categorie 'met de wagen als chauffeur' op, waarbij het aandeel 'met de wagen als chauffeur' bij de ketenverplaatsingen opvallend hoger ligt (resp. 52% t.o.v. 40%) en het aandeel 'te voet' bij de ketenverplaatsingen opvallend lager (resp. 8% t.o.v. 15%).

Tabel 84 : Hoofdvervoerswijze van de ketenverplaatsingen, vergeleken met hoofdvervoerswijze van alle verplaatsingen

	Ketenverplaatsingen		Alle verplaatsingen	
	N	%	N	%
Met de auto, als chauffeur	208	52,0	1.996	40,1
Met de auto, als passagier	19	4,8	237	4,8
Met de moto / bromfiets	5	1,2	56	1,1
Met de trein	13	3,3	195	3,9
Met bus / tram / metro	17	4,1	271	5,4
Met de fiets	106	26,5	1.471	29,6
Te voet	33	8,1	748	15,0
Totaal # verplaatsingen	400	100,0	4.974	100,0
<i>Geen antwoord</i>	2	0,6	1	0,1

Maken we de koppeling tussen hoofdvervoerswijze en afstand van de ketenverplaatsingen, dan blijkt dat alle ketenverplaatsingen tot 1 km afstand, te voet (78%) of met de fiets (22%) gemaakt werden. Ook tussen 1 en 3 km afstand wordt nog 25% van de ketenverplaatsingen te voet afgelegd en 55% met de fiets, maar zien we reeds dat 15% met de wagen als chauffeur gebeurt. Naarmate de afstand van de ketenverplaatsingen toeneemt, stijgt het gebruik van de wagen (als chauffeur en als passagier) tot 70% à 80%.

Tabel 85 : Afstand van de ketenverplaatsingen, naar hoofdvervoerswijze (rijpercentages)

Afstand	Te voet		Fiets		Bus / tram / metro		Trein		Moto / bromfiets		Auto, als passagier		Auto, als chauffeur	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0 - 1,0 km	17	78,1	5	21,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
1,1 - 3,0 km	13	25,1	28	55,2	2	4,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8	15,4
3,1 - 5,0 km	2	3,4	30	51,9	5	9,2	0	0,0	4	7,1	3	5,4	13	22,9
5,1 - 10,0 km	1	1,4	36	39,5	3	2,9	0	0,0	1	0,9	4	4,3	46	51,0
10,1 - 15,0 km	0	0,0	6	14,6	4	10,5	0	0,0	0	0,0	1	2,2	28	72,7
15,1 - 25,0 km	0	0,0	1	1,5	1	1,6	2	2,9	0	0,0	6	9,9	51	84,1
25,1 - 40,0 km	0	0,0	1	3,6	1	5,9	1	4,4	0	0,0	2	9,1	19	77,1
> 40,0 km	0	0,0	1	1,1	0	0,0	10	18,6	0	0,0	3	5,3	42	75,0

In een vorig gedeelte stelden we reeds vast dat, tot een afstand van 1 km, 8% van de verplaatsingen 'de wagen als chauffeur' als hoofdvervoerswijze heeft (i.c. 76 verplaatsingen). Van deze 76 verplaatsingen maken 29 verplaatsingen deel uit van een ketenverplaatsing (d.i. 39%).

In de afstandscategorie 1 tot 3 km heeft 26% van alle verplaatsingen 'de wagen als chauffeur' als hoofdvervoerswijze (i.c. 283 verplaatsingen). Van deze 283 verplaatsingen maken er 78 deel uit van een ketenverplaatsing (d.i. 28%).

Merken we op dat alle ketenverplaatsingen waartoe de bovenstaande 108 korte-afstandsverplaatsingen met de wagen behoren, allen als hoofdmodus de wagen als chauffeur hebben; op een uitzondering na, zijnde 1 keten die als hoofdmodus de fiets heeft.

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 een schriftelijke post-enquête op adres (op naam) met responsverhogende maatregelen (methode Dillman D.A. 1978 zoals o.m. het voorzien van een incentive).

De vragenlijst bestond uit 5 delen, te weten: (1) vragen m.b.t. de socio-demografische kenmerken van de respondent, (2) vragen i.k.v. de mobiliteitsbeleving in Gent, (3) vragen inzake het mobiliteitsbeleid in Gent; en tenslotte (4) vragen naar het verplaatsingsgedrag in het algemeen en aansluitend het verplaatsingsgedrag in detail middels het verplaatsingsdagboekje (5).

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 van 10 tot 79 jaar oud werden aangeschreven.

Het veldwerk startte op dinsdag 13 oktober 2015 met de zending van de eerste golf. De vragenlijsten werden gespreid uitgezonden zodanig dat de dag van aankomst bij de respondent aansloot bij de gevraagde invuldag voor het verplaatsingsdagboekje. De laatste golf werd verzonden op 22 oktober 2015. In totaal werden tijdens deze periode 14 golven verzonden.

Een week na het verzenden van de vragenlijsten, gingen de herinneringsbrieven de deur uit. Ook deze werden gespreid uitgezonden; de laatste herinneringsbrieven werden verzonden op 29 oktober 2015.

De uiterste datum van retour was intern vastgelegd op 22 december 2015.

M.A.S. bood de 7.000 geselecteerde respondenten eveneens de mogelijkheid om de vragenlijst via internet in te vullen, mochten zij de vragenlijst niet schriftelijk wensen in te vullen. Dit werd vermeld in de introductiebrief.

Van de 7.000 verzonden schriftelijke vragenlijsten, werden in totaal 2.237 (tenminste gedeeltelijk) ingevulde enquêtes ontvangen: 1.542 exemplaren werden (al dan niet volledig) ingevuld naar M.A.S. teruggestuurd met de post en 695 respondenten verkozen de enquête online in te vullen.

De bruto-responsgraad – berekend op alle vragenlijsten die minstens gedeeltelijk zijn ingevuld – ligt zodoende op 39% (32% per post en 7% via internet).

Van de 2.237 (gedeeltelijk) ingevulde vragenlijsten bleken 1.869 vragenlijsten voldoende ingevuld om als geldig te worden beschouwd en in de analyse te worden opgenomen. De totale netto-responsgraad bedraagt aldus 27%. Het betreft 1.231 enquêtes die per post werden teruggestuurd en 638 enquêtes die online werden ingevuld.

De validiteit van de steekproef werd getoetst middels de bekomen steekproef op meerdere karakteristieken – zoals leeftijd, geslacht 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.

De analyses zijn telkens gebeurd op deze gewogen cijfers.

RESULTATEN

PROFIELSCHETS VAN DE RESPONDENTEN

De steekproef telt proportioneel evenveel **mannen als vrouwen** (telkens 50%).

De gemiddelde **leeftijd** van de respondenten bedraagt 42 jaar.

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 9052 (3%), 9051 (2%) en 9042 (1%).

Een vijfde van de respondenten is alleenstaand (17% zonder kinderen; 4% met kinderen). 18% laat weten bij (groot)ouders of familie in te wonen en 3% woont samen met vrienden. 1% van de respondenten tenslotte heeft een nog andere **woonsituatie**.

15% van alle respondenten gaat nog naar school. 60% van de respondenten die hun schoolcarrière reeds beëindigd hebben, heeft een diploma hoger onderwijs. Voorts heeft 22% een diploma hoger secundair onderwijs als hoogst behaalde diploma, 12% een diploma lager secundair onderwijs, 5% een diploma lager onderwijs en 1% geen diploma.

Beschouwen we het **onderwijsniveau** naar de drie onderscheiden scholingsniveaus, dan blijkt bijna een vijfde (18%) van de respondenten laaggeschoold te zijn, 22% is middengeschoold en 60% is hooggeschoold.

Eén op zeven respondenten (15%) gaat dus op dit moment nog steeds naar school. Bijna zes op tien respondenten (57%) zijn momenteel beroepsactief, 5% geeft aan werkloos te zijn. Voorts laat een vijfde (22%) weten niet meer beroepsactief te zijn.

De zes op de tien respondenten (57%) die aangeven **beroepsactief** te zijn, hebben voornamelijk een bediendenstatuut (42%): 28% bedienden, 11% ambtenaren en 3% kaderpersoneel. Voorts vinden we nog 9% arbeiders en 7% met een zelfstandig of vrij beroep.

De **niet-beroepsactieve** respondenten bestaan voor het merendeel uit (brug)gepensioneerden. De overige niet-beroepsactieve respondenten betreffen 3% arbeidsongeschikten en 2% huismannen/-vrouwen.

Zeven op de tien respondenten (70%) **wonen binnen de stadsring R40**; voor 30% van de respondenten is de woonplaats gelegen buiten de stadsring R40.

Van alle respondenten die naar school gaan of werken (d.i. 72% van alle respondenten), is de **school of de werkplaats** in drie op de tien gevallen (29%) **binnen de stadsring R40** gelegen. Bij zeven op de tien respondenten (71%) is de school of werkplaats **buiten** de stadsring R40 gelegen.

Voor 68% van de respondenten die beroepsactief of schoolgaand zijn, is de werkplaats of school gelegen in Gent: 30% binnen de stadsring en 38% buiten de stadsring. Bij de overige 32% van de beroepsactieve of schoolgaande respondenten, is het werk/de school buiten Gent gelegen: 7% binnen het Stadsgewest Gent, 7% binnen de provincie Oost-Vlaanderen en 18% buiten de provincie Oost-Vlaanderen. Van deze laatste groep verplaatst 8% zich naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 5% gaat richting West-Vlaanderen, 3% maakt de verplaatsing tot de provincie Antwerpen en 2% gaat naar school of werkt in Vlaams-Brabant. Zes respondenten gaan naar school of werken in Wallonië of het buitenland; negen respondenten hebben geen vaste werkplaats.

Op de vraag of men (soms) aan **telewerken** doet, antwoordt één derde van de beroepsactieve respondenten (35%) hierop positief: 11% werkt meerdere keren per week tot zelfs altijd van thuis uit, 8% werkt een keer per week van thuis uit en bij 15% is dit minder dan wekelijks.

Iets meer dan de helft van de respondenten (52%) die soms van thuis uit werkt, werkt in Gent. De overige telewerkers werken voornamelijk buiten de provincie Oost-Vlaanderen (40%).

MOBILITEITSBELEVING IN GENT

De eerste vragen binnen het mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek hebben betrekking op hoe de Gentse bewoners mobiliteit in hun buurt ervaren. Het begrip mobiliteitsbeleving omvat onder meer zich vlot kunnen bewegen in de buurt, zich veilig voelen, aanwezig zijn van voldoende voorzieningen, enz.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen het zich te voet voortbewegen, met de fiets, met het openbaar vervoer, met de wagen en tenslotte met de taxi.

1. TE VOET

64% van de respondenten is van mening dat het **aangenaam wandelen** is in zijn/haar buurt; 19% gaat zelfs helemaal akkoord met deze uitspraak. Eén op de zeven respondenten (15%) vindt het echter niet aangenaam wandelen in de buurt.

Vier op de tien respondenten (42%) zijn ontevreden over het **onderhoud van de voetpaden** in de buurt; daartegenover ondervindt de helft van de respondenten (49%) **op het voetpad in de buurt weinig hinder** van paaltjes, fietsen tegen de gevels, enz.

2. MET DE FIETS

53% van de Gentenaren vindt dat **Gent een fietsstad** is en 43% van de respondenten voelt zich **veilig op de fiets** wanneer ze door hun buurt fietsen. Toch geeft één op drie respondenten (31%) aan dat ze zich op de fiets niet zo veilig voelen in hun buurt.

34% van alle respondenten vindt dat de **fietspaden in de buurt goed onderhouden zijn**; evenzoveel (33%) vindt echter van niet.

Voorts zijn vier op de tien respondenten (42%) van mening dat er **voldoende fietsparkeerplaatsen** zijn in hun buurt; 34% is evenwel de tegenovergestelde mening toegedaan.

De helft van de respondenten (51%) neemt een **omweg om een meer fietsvriendelijke weg** te nemen; een kwart doet dat niet (26%).

3. MET HET OPENBAAR VERVOER

Bijna de helft van de Gentenaren (45%) vindt dat het **openbaar vervoer vlot rijdt in Gent**.

De tevredenheid over het aanbod van bussen en trams in de buurt is groot: zo stelt 77% van de respondenten dat er **voldoende aantal tram- en buslijnen** zijn in hun buurt en zeven op tien respondenten (69%) vinden dat de **bussen/trams voldoende frequent rijden**. Verder stelt 54% van de Gentenaren dat de **bussen/trams voldoende lang rijden** in hun buurt. Het aandeel ontevredenen is hier iets groter dan bij vorige stellingen, met name resp. 20% t.o.v. 11% en 13%.

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.

46% 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.). 22% vindt echter dat dit voor verbetering vatbaar is.

Een vijfde van de respondenten (22%) gebruikt **regelmatig het gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14-jarigen**; de helft van de respondenten doet dit niet.

4. MET DE WAGEN

54% van de respondenten voelt **zich in zijn/haar buurt met de wagen veilig in het verkeer**; 17% antwoordt hierop negatief.

Betreffende **de parkeerplaatsen voor auto's**: 41% van de respondenten is van mening dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor auto's in de buurt, evenzoveel (41%) gaat hier echter niet mee akkoord.

5. GELUIDSHINDER

Een derde (35%) van de respondenten geeft aan **geluidshinder** te ondervinden van het verkeer in hun buurt. 38% heeft hier geen last van.

6. TAXI'S

Bijna de helft van de respondenten (47%) vindt dat er **voldoende taxi's in Gent rijden** en 58% stelt daarnaast dat het niet **moeilijk is een taxi te laten komen in zijn/haar buurt**.

37% van de respondenten **voelt zich veilig in een taxi in Gent**; slechts 8% voelt zich onveilig.

MOBILITEITSBELEID IN GENT

In het kader van het mobiliteitsbeleid in Gent wordt vooreerst aan de hand van een aantal uitspraken nagegaan hoe de respondent staat t.a.v. dit mobiliteitsbeleid. Verder wordt enkel aan de respondenten die wonen buiten de stadsring R40, hun mening gevraagd t.a.v. een aantal reacties op maatregelen van het Gentse circulatieplan en het parkeerplan. Naast een peiling naar de kennis en het gebruik van een aantal stadsdiensten en stadsinitiatieven met betrekking tot mobiliteit wordt tenslotte middels een reeks stellingen de dienstverlening van het Mobiliteitsbedrijf geëvalueerd.

1. EVALUATIE MOBILITEITSBELEID STAD GENT

Hoe respondenten staan ten aanzien van het mobiliteitsbeleid dat gevoerd wordt door de Stad Gent, werd gemeten aan de hand van zestien stellingen waarvoor men kon aangeven in welke mate men er al dan niet akkoord mee gaat.

Betreffende het vervoermiddel te voet

84% van de respondenten vindt Gent een **aangename stad om in te wandelen**; slechts 6% van alle respondenten gaat hier niet mee akkoord.

Zeven op de tien respondenten (72%) vinden de **uitbreiding van het voetgangersgebied** een **goed initiatief**; 12% gaat er niet mee akkoord.

Betreffende het vervoermiddel fiets

Volgens 79% van de Gentenaren zet het **verder uitbouwen van fietsnetwerken aan tot meer fietsen**; 8% vindt van niet.

Bijna acht op de tien respondenten (78%) vinden dat **in dichtbevolkte buurten meer fietsenstallingen moeten geplaatst worden**; voor 6% moet dit niet.

Volgens 58% van de respondenten neemt de **Stad Gent voldoende maatregelen om fietsen te promoten**; 13% van de respondenten vindt dat er meer maatregelen kunnen/moeten genomen worden door de Stad.

Betreffende het vervoermiddel openbaar vervoer

Dat het **gebruik van het openbaar vervoer verder moet worden gestimuleerd**, wordt onderschreven door 77% van de Gentenaren. Amper 6% gaat niet akkoord met deze stelling.

Betreffende de mobiliteitscampagnes en het mobiliteitsplan

Drie op tien respondenten (33%) vinden dat de **mobiliteitscampagnes hen stimuleren om zich (meer) duurzaam te verplaatsen**; 28% vindt dit niet.

Verder stelt bijna de helft van de Gentenaren dat het **mobiliteitsplan het gebruik van duurzame vervoermiddelen stimuleert** (47%). Voor 16% is dit niet het geval.

59% van de Gentenaren vindt dat **zone 30 bijdraagt tot een hogere verkeersveiligheid**; 22% laat weten hier niet akkoord mee te gaan.

Iets meer dan de helft van de respondenten (55%) is van mening dat het **mobiliteitsplan bijdraagt tot een beter milieu** (betere luchtkwaliteit en minder geluid). Voor 17% is dit niet het geval.

Betreffende het vervoermiddel de wagen / autoverkeer / parkeren

64% van de respondenten vindt dat **door het onmogelijk maken van doorgaand verkeer er minder autoverkeer zal zijn in de binnenstad**. Bijna één op vijf respondenten gaat hier niet mee akkoord.

Bijna de helft van de Gentenaren (47%) onderschrijft de stelling dat het **belangrijk is om het groeiend aantal auto's in te perken, zelfs al worden er maatregelen ingevoerd die voor autogebruikers geld zullen kosten**. Voor 30% is dit niet belangrijk.

Volgens 36% van de respondenten zal men **sneller de fiets of het openbaar vervoer nemen door in dichtbevolkte buurten het parkeren betalend te maken, de parkeertarieven te verhogen of de parkeertijd te beperken**; 44% gaat hier niet mee akkoord.

52% van de respondenten stelt dat door het **verhogen van parkeertarieven men niet gemakkelijker een parkeerplaats zal vinden**. 17% vindt van wel.

27% van de respondenten vindt het **nodig dat het aantal bewonerskaarten wordt ingeperkt**; 42% laat weten dat zij dit niet nodig vinden.

Een kwart van de respondenten (25%) is de mening toegedaan dat **het betalend maken van het aantal bewonerskaarten, het aantal geparkeerde wagens van bewoners op straat zal doen dalen**; 48% vindt dat echter niet.

2. REACTIES OP MAATREGELEN VAN HET GENTSE CIRCULATIE- EN PARKEERPLAN

In de loop van de volgende jaren worden het circulatieplan en het parkeerplan uitgevoerd. Deze plannen hebben als gevolg dat:

- het doorgaand verkeer door de binnenstad onmogelijk wordt;
- het voetgangersgebied uitgebreid wordt;
- het gebied met betalend parkeren uitgebreid wordt naar dichtbevolkte buurten, dus ook in de volledige binnenstad;
- het parkeren in het stadscentrum en de stationsomgevingen in tijd beperkt wordt;
- de parkeertarieven verhoogd worden.

In de bevraging dienden uitsluitend de respondenten, waarvan de woonplaats gelegen is BUITEN de stadsring R40 (n=1.312), hun mening te geven omtrent een reeks reacties op bovenvermelde maatregelen (15-tal).

Reactie: ik blijf met de wagen naar de binnenstad komen ...³⁵

... en ik parkeer niet op straat of een openbare parking: 18% van de respondenten gaat hiermee akkoord; 58% niet.

... want ik beschik over een parkeerkaart voor personen met een handicap: 25% akkoord; 56% niet.

... en ik ben bereid meer te betalen: 18% akkoord; 63% niet.

... en ik riskeer een parkeerboete: 16% akkoord; 69% niet.

... maar voor een kortere periode: 35% akkoord; 41% niet.

... maar minder vaak nu: 50% akkoord; 29% niet.

Reactie: ik kom op een andere manier naar de binnenstad, nl. ...

... kom ik te voet: 44% akkoord; 42% niet.

... kom ik meer met de fiets of met de tram, bus of taxi: 81% akkoord; 11% niet.

... parkeer ik op een P+R en ga ik te voet, met de fiets of met bus tram of taxi naar de binnenstad: 34% akkoord; 47% niet.

... parkeer ik verder weg van het stadscentrum: 39% akkoord; 43% niet.

... ga ik meer carpoolen: 15% akkoord; 65% niet.

Reactie: ik blijf op een duurzame manier naar de binnenstad komen, nl. ...

... te voet: 52% akkoord; 34% niet.

... met de fiets: 76% akkoord; 14% niet.

... met de bus of tram: 77% akkoord; 12% niet.

... met de taxi: 13% akkoord; 72% niet.

³⁵ Enkel van toepassing voor respondenten die zich thans met de wagen naar de binnenstad verplaatsen (hetzij als chauffeur, hetzij als passagier).

3. KENNIS EN GEBRUIK STADSDIENSTEN EN -INITIATIEVEN M.B.T. MOBILITEIT

Van alle opgenomen stadsdiensten/-initiatieven met betrekking tot mobiliteit blijkt men het **meest gehoord** te hebben van de avond- en nachtbussen tot 1u 's nachts (92%). Student&Mobiliteit (gele fietsenverhuur) volgt met 84%. Op de derde plaats vinden we autodelen terug met 80% van de respondenten die aangeven ervan gehoord te hebben. Op een vierde gedeelde plaats komt met 75% enerzijds de gratis fietsregistratie en anderzijds de extra fietsenstallingen bij evenementen. 65% van de respondenten heeft gehoord dat informatie beschikbaar is op www.mobiliteitgent.be en 64% kent fietspunt-MaxMobiel. Van het fietsendepot en het gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14-jarigen heeft telkens 62% van de Gentenaren gehoord. Iets meer dan de helft van de respondenten (54%) geeft aan al gehoord te hebben van openbare fietspompen. Het minst vaak heeft men gehoord van www.gevondenfiets.be (22% al van gehoord), de Gentse fietsrouteplanner (28% al van gehoord) en police-on-web.be (aangifte fietsdiefstal: 40% al van gehoord).

Betreffende het gebruik van voorvernoemde initiatieven, heeft men al het vaakst **gebruik** gemaakt van de extra fietsenstallingen die soms bij evenementen voorzien worden (39%), gevolgd door de avond- en nachtbussen (30%). Telkens 27% van de respondenten heeft gebruik gemaakt van de openbare fietspompen en het gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14-jarigen. 23% blijkt al gebruik gemaakt te hebben van de gratis fietsregistratie. Het gebruik van de andere diensten/initiatieven ligt (veel) lager: e-loket voor aanvraag van bewonerskaarten (18%), informatie op www.mobiliteitgent.be (16%), fietspunt-MaxMobiel (16%), fietsendepot (15%), autodelen (8%), Student&Mobiliteit (7%), Gentse fietsrouteplanner (7%), police-on-web.be (4%) en tenslotte www.gevondenfietsen.be (2%).

4. EVALUATIE DIENSTVERLENING MOBILITEITSBEDRIJF STAD GENT

41% van de Gentenaren krijgt **voldoende informatie van de stad Gent over de nieuwe stadsinrichting en/of heraanleg van wegen**; voor 35% is dit niet het geval.

Ongeveer drie op de tien respondenten (31%) stelt **voldoende informatie te krijgen van het Mobiliteitsbedrijf over de mobiliteitsveranderingen en -plannen**; bijna vier op de tien (36%) vinden dat dit niet het geval is.

Een kwart (25%) van de respondenten vindt dat zij hun **mening kunnen geven over veranderingen in de buurt** (zoals de heraanleg van wegen, nieuwe buurtprojecten enz.); vier op de tien respondenten (39%) stellen dat zij dit niet kunnen doen.

Drie op de tien (32%) betrokken respondenten is **tevreden met de dienstverlening van het Mobiliteitsbedrijf via de balie** (Sint-Michielsplein). 13% is niet tevreden.

28% van de Gentenaren zijn **tevreden met de dienstverlening van het Mobiliteitsbedrijf via het e-loket** en 10% is ontevreden.

Over de behandeling van haar / zijn vragen door het Mobiliteitsbedrijf (telefonisch, brief, mail, ...) is eveneens 28% van de respondenten tevreden; 12% is ontevreden.

Bijna een kwart van de respondenten (24%) vindt het **vernieuwde e-loket voor aanvragen van een bewonerskaart** (sinds mei 2015) **gebruiksvriendelijk**. Voor 10% is dit niet het geval.

23% van de Gentenaren vindt dat er **voldoende informatie beschikbaar is op de website van het Mobiliteitsbedrijf over de taxi's**, zoals tarieven en standplaatsen; 10% gaat hier niet mee akkoord.

29% van de Gentenaren geeft aan dat men **makkelijk een antwoord op zijn/haar vragen rond mobiliteit kan terugvinden op de website van het Mobiliteitsbedrijf**; voor één op tien respondenten (10%) is dit niet makkelijk.

VERPLAATSIJNGSGEDRAG ALGEMEEN

Er wordt hier getracht een beeld te krijgen van de vervoermiddelen waarover men in het gezin beschikt, inclusief de elektrische fiets. Ook wordt nagegaan of het gezin gebruik maakt van autodelen en de taxi. Verder wordt het verplaatsingsgedrag te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer en met de wagen besproken naar frequentie in relatie tot een reeks bestemmingen. Ook komt het stallen/parkeren van zowel de fiets als de wagen aan bod.

1. VOERTUIGEN IN HET GEZIN

53% van de respondenten heeft **in totaal één wagen** in het gezin (eigen of bedrijfswagen), 27% heeft er twee en 4% heeft er drie of meer. Het aandeel respondenten dat géén wagen heeft, bedraagt 16%.

Bijna zes op de tien respondenten (57%) geven aan één **eigen wagen** in het gezin te hebben. 17% heeft twee wagens thuis en 2% heeft er drie of meer. Een kwart van alle respondenten (24%) 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 1,0 eigen wagens, heeft men bijkomend in het gezin gemiddeld 0,2 bedrijfswagens. In totaal beschikt de respondent (i.c. zijn/haar gezin) gemiddeld over 1,2 wagens.

7% van de respondenten heeft één of meerdere **motors** in het gezin. Het aantal respondenten waarvan het gezin één (of meerdere) bromfiets(en) heeft, blijkt beperkt tot 5%.

Bij 8% van de respondenten beschikt het gezin niet over een **fiets**. 19% heeft één fiets, 27% heeft er twee en 46% heeft in het gezin drie of meer fietsen. Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 2,8 fietsen.

Tot slot heeft 8% van de respondenten in zijn/haar gezin een **elektrische fiets**. De meest vernoemde reden waarom men geen elektrische fiets heeft, is dat een gewone fiets als voldoende/gezond wordt beschouwd (38%). Op de tweede plaats komt de kostprijs (29%), gevolgd door geen behoefte (23%).

2. GEBRUIK MAKEN VAN AUTODELEN DOOR HET GEZIN

8% van alle respondenten stelt dat het gezin gebruik maakt van autodelen (Cambio, Autopia, Dégage, ...). Indien er gebruik van gemaakt wordt, is de frequentie verdeeld: 29% gebruikt een autodeelwagen 1 of meerdere keren per week, 33% doet dit één of meerdere keren per maand en 38% gebruikt een autodeelwagen minder dan 1 keer per maand.

De voornaamste reden van niet-gebruik is dat men een eigen wagen heeft (62%).

3. GEBRUIK MAKEN VAN TAXI

38% van de Gentenaren maakt gebruik van de taxi. Van zij die er gebruik van maken, doet 6% dit 1 of meerdere keren per maand. 49% neemt 1 of meerdere keren per jaar de taxi en voor 44% is dit minder dan 1 keer per jaar.

4. VERPLAATSINGSGEDRAG TE VOET

5% van alle respondenten geeft aan zich (zeer) vaak tot altijd te voet **naar het werk** te verplaatsen. 3% doet dit af en toe, 6% zelden en 44% nooit. 43% van alle respondenten stelt dat de verplaatsing te voet naar het werk voor hen niet van toepassing is. Nemen we enkel de respondenten in beschouwing die momenteel beroepsactief zijn (dit betreft 57% van alle bevroegde respondenten), dan blijkt dat 76% van hen nooit te voet naar het werk gaat en nog eens 10% zelden. 6% gaat af en toe te voet naar het werk en 8% doet dit (zeer) vaak tot altijd.

3% van alle respondenten gaat (zeer) vaak tot altijd te voet **naar school**. 2% doet dit af en toe en 3% zelden. 7% verplaatst zich nooit te voet naar school. 85% van de respondenten laat weten dat dit voor hen niet van toepassing is. Beschouwen we enkel de respondenten die stellen naar school te gaan (dit betreft 15% van alle bevroegde respondenten), dan blijkt dat bijna de helft van hen nooit te voet naar school gaat en 18% zelden.

15% verplaatst zich af en toe te voet naar de school en bijna twee op tien (18%) van de betrokken respondenten doen dit (zeer) vaak tot altijd.

16% van alle ondervraagde Gentenaren gaat (zeer) vaak tot altijd te voet **om iets / iemand weg te brengen of af te halen**. 17% doet dit af en toe en 13% zelden. Meer dan de helft van de respondenten stelt nooit te voet te gaan om iets of iemand weg te brengen.

37% van alle respondenten gaat te voet **naar bepaalde diensten zoals dokter, bank enz.**. Een kwart doet dit af en toe, 13% zelden en nog eens een kwart nooit.

Bijna de helft van alle respondenten gaat (zeer) vaak tot altijd te voet **boodschappen doen** (47%) en een kwart (26%) doet dit af en toe te voet. 11% gaat zelden te voet boodschappen doen en voor 16% is dit nooit het geval.

Een vierde van de respondenten (25%) gaat (zeer) vaak tot altijd te voet **naar vrijetijdsevenementen** (culturele zaken, restaurant, bioscoop, shoppen, bezoek brengen, enz.). Evenzoveel (26%) doet dit af en toe. Resp. 20% en 29% van de respondenten verplaatsten zich zelden tot nooit te voet om vrijetijdsactiviteiten te doen.

5. VERPLAATSINGSGEDRAG PER FIETS

Een vijfde van alle bevroegde respondenten (19%) geeft aan dat ze zich zeer vaak tot altijd met de fiets **naar het werk** begeven. 5% doet dit vaak en 7% stelt zich af en toe met de fiets te verplaatsen naar het werk. 28% van de respondenten gaat zelden tot nooit met de fiets naar het werk en iets meer dan vier op vijf respondenten (43%) stellen dat dit voor hen niet van toepassing is. Nemen we enkel de respondenten in beschouwing die momenteel beroepsactief zijn, dan blijkt dat vier op tien respondenten (zeer) vaak tot altijd met de fiets naar het werk gaan, evenzoveel doet dit nooit. 12% verplaatst zich af en toe met de fiets naar het werk en 8% zelden.

8% van alle respondenten neemt (zeer) vaak tot altijd de fiets om **naar school** te gaan. 3% gebruikt af en toe de fiets naar school en 5% doet dit zelden tot nooit. 85% stelt dat dit voor hen niet van toepassing is. Bekijken we enkel de schoolgaande respondenten, dan blijkt 43% van de schoolgaanders zeer vaak/altijd met de fiets naar school te gaan en 7% vaak. 18% geeft aan af en toe de fiets te gebruiken en 8% doet dit zelden. Een vierde van alle schoolgaande respondenten neemt nooit de fiets om naar school te gaan.

Ongeveer zes op tien respondenten nemen zelden tot nooit de fiets **om iets/iemand af te halen of weg te brengen** (bv. kinderen naar school doen). 12% doet dit af en toe, 14% vaak en 13% zeer vaak tot altijd.

Iets minder dan de helft van alle respondenten (47%) neemt (zeer) vaak tot altijd de fiets om zich **naar bepaalde diensten** (zoals de dokter, de bank, ...) te verplaatsen en nog eens 20% doet dit af en toe. 8% gebruikt nooit de fiets om zich te verplaatsen naar een dienst en voor een kwart van de respondenten is dit nooit het geval.

Twee op de tien respondenten (19%) gebruiken zeer vaak tot altijd de fiets **om boodschappen te doen** en een kwart (26%) neemt vaak de fiets. 23% van de respondenten gaat af en toe met de fiets om boodschappen en 9% zelden. 23% gebruikt nooit de fiets om boodschappen te doen.

45% van de respondenten neemt (zeer) vaak tot altijd de fiets wanneer ze **activiteiten in hun vrije tijd doen** zoals bioscoopbezoek, restaurantbezoek, cultureel bezoek, enz. 17% neemt af en toe hiervoor de fiets en 10% zelden. Drie op tien respondenten (28%) doen dit nooit.

Stalling van de fiets

45% van alle fietsen in het gezin worden **thuis** gestald in een garage/schuurtje/tuinhuisje en 26% binnenshuis. 11% wordt buiten op eigen terrein geplaatst en 8% op straat in een openbare fietsenstalling. Tenslotte wordt 7% van alle fietsen op straat tegen de gevel of op het voetpad gestald.

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 77% van de respondenten doet dit. 17% stalt de fiets in een openbare fietsenstalling op straat en 6% zet zijn/haar fiets op straat tegen de gevel of op het voetpad.

6. VERPLAATSIJNGSGEDRAG PER OPENBAAR VERVOER

Bijna één op tien respondenten (9%) gebruikt het openbaar vervoer zeer vaak tot altijd **om naar het werk te gaan**. 2% doet dit vaak en 6% af en toe. Bijna vier op tien respondenten nemen zelden tot nooit het openbaar vervoer en voor 43% is dit niet van toepassing. Nemen we enkel beroepsactieve respondenten in beschouwing, dan blijkt dat 20% van hen (zeer) vaak tot altijd met het openbaar vervoer naar het werk gaat en 10% af en toe. Bijna zeven op tien respondenten gebruiken zelden of nooit het openbaar vervoer om naar hun werk te gaan.

6% van alle respondenten neemt zeer vaak tot vaak het openbaar vervoer om **naar school te gaan**. 2% doet dit af en toe en 8% zelden tot nooit. Het merendeel van de respondenten stelt dat dit niet voor hen van toepassing is (85%). Houden we enkel rekening met respondenten die op dit moment schoolgaand zijn, dan zien we dat 32% zeer vaak / altijd met het openbaar vervoer naar school gaat en 7% doet dit vaak. 10% van de schoolgaande respondenten gebruikt af en toe het openbaar vervoer om zich te verplaatsen naar de school. De helft doet dit zelden (20%) tot nooit (31%).

De frequentie van het gebruik van het openbaar vervoer **om iets/iemand weg te brengen of af te halen** is proportioneel niet groot: 10% van de respondenten doet dit zeer vaak tot vaak, 13% af en toe tegenover 78% zelden tot nooit.

12% van de respondenten maakt vaak tot zeer vaak/altijd gebruik van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen **naar bepaalde diensten** zoals de bank, dokter, enz. Bij 16% gebeurt dit af en toe, voor 19% is dit zelden. 54% verplaatst zich nooit met het openbaar vervoer om naar een bepaalde dienst te gaan.

Het openbaar vervoer wordt eveneens niet vaak gebruikt **om boodschappen** te gaan doen: 9% doet dit vaak tot zeer vaak, 14% af en toe tegenover 77% zelden tot nooit.

Er wordt vaker gebruik gemaakt van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen in het kader van **vrijtjdsactiviteiten**. 23% doet dit vaak tot zeer vaak en 31% af en toe. Een kwart van de respondenten (26%) laat weten dit zelden te doen en voor 21% is dit nooit.

Abonnement openbaar vervoer

Uit de bevraging blijkt dat vier op tien van alle respondenten (37%) een abonnement voor het openbaar vervoer heeft; 63% heeft er geen.

Van zij die een abonnement hebben voor het openbaar vervoer, geeft 87% aan een bus-/tramabonnement van De Lijn te hebben. 26% heeft een treinabonnement en 6% een MIVB- of TEC-abonnement.

Bijna zes op tien respondenten (59%) die een abonnement voor het openbaar vervoer hebben, krijgen dit – minstens gedeeltelijk – door derden terugbetaald. 37% krijgt zelfs het volledige bedrag terug.

7. VERPLAATSINGSGEDRAG PER WAGEN

Een vijfde van alle respondenten (20%) neemt zeer vaak/altijd de wagen **naar het werk**, 6% doet dit vaak en evenzoveel af en toe. Een op tien respondenten gebruikt zelden de wagen om zich te verplaatsen naar het werk en 16% nooit. Voor 43% van alle respondenten is dit niet van toepassing. Nemen we enkel de beroepsactieve respondenten in beschouwing, dan stijgt het aandeel dat zeer vaak/altijd met de wagen naar het werk gaat tot 35% en het aandeel vaak tot 11%. 10% verplaatst zich af en toe met de wagen naar het werk en 18% zelden. 27% van alle werkende respondenten neemt nooit de wagen om te gaan werken.

Om zich **naar school** te verplaatsen, maakt 2% van alle respondenten vaak tot zeer vaak / altijd gebruik van de wagen en nog eens 2% doet dit af en toe. Een op tien respondenten (11%) gebruikt zelden of nooit de wagen om zich te verplaatsen naar school. 85% van alle respondenten geeft hier aan dat deze vraag voor hen niet van toepassing is. Indien we enkel rekening houden met schoolgaande respondenten (d.i. 15% van alle respondenten), dan blijkt dat bijna de helft nooit met de wagen naar school gaat en een kwart (25%) zelden. 15% van de schoolgaanden gebruikt af en toe de wagen naar school, 4% vaak en 8% zeer vaak/altijd.

13% van alle respondenten neemt zeer vaak/altijd de wagen **om iets of iemand te gaan wegbrengen of afhalen**. 16% doet dit vaak en iets meer dan een vierde van de respondenten (27%) gebruikt af en toe de wagen met dit doel. 15% neemt hiervoor zelden de wagen en 29% stelt dat dit nooit het geval is.

12% gebruikt de wagen zeer vaak/altijd **in het kader van diensten**, bijvoorbeeld om naar de dokter of de bank te gaan. 14% doet dit vaak en 26% af en toe. Bijna de helft van de respondenten gebruikt hiervoor zelden (22%) tot nooit (26%) de wagen.

13% van de Gentenaren gebruikt zeer vaak/altijd de wagen **om boodschappen te doen** en een kwart (26%) doet dit vaak. Daarnaast neemt 29% van de respondenten af en toe de wagen om achter boodschappen te gaan. 17% gebruikt hiervoor zelden de wagen en 16% nooit.

In het kader van **vrijtijdsactiviteiten** verplaatst 12% van alle respondenten zich zeer vaak/altijd met de wagen en 21% doet dit vaak. Drie op tien respondenten (31%) gebruiken de wagen af en toe om vrijetijdsactiviteiten te doen. 20% stelt dit zelden te doen en 17% nooit.

Stalling / parkeren van de wagen

Iets meer dan de helft van alle (bedrijfs)wagens in het gezin (51%) wordt **thuis** geparkeerd in een privé garage of op eigen terrein. 47% van alle wagens wordt thuis op straat gestald en slechts 2% in een openbare parkeergarage.

De helft (50%) van alle geparkeerde wagens thuis bevindt zich op minder dan 10 meter van de woning en 22% van de wagens is 10 tot 49 meter van de woning 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** (69%). Een kwart van de resp. respondenten stalt de wagen op straat (26%). 5% doet dit een publieke parkeergarage en 1% op een P+R parking.

Voor 20% van de respondenten die met de wagen naar school/werk gaan, bedraagt de gemiddelde afstand van hun geparkeerde wagen tot aan hun werk/school minder dan 10 meter. Bij drie op tien respondenten staat de wagen gemiddeld tussen 10 en 49 meter van het werk/school geparkeerd, bij 15% is dit tussen 50 en 99 meter en bij nog eens 22% tussen 100 en 249 meter. 4% van de resp. respondenten parkeert zijn/haar wagen op een afstand van een kilometer of meer van het werk/school. De gemiddelde afstand van de geparkeerde wagen tot het werk/school voor Gent in zijn totaliteit bedraagt 834 meter.

69% van de respondenten die met de wagen naar school of werk gaan, parkeert dus zijn/haar wagen in de garage/private parkeerplaats van het werk/school. Van de resterende respondenten **betaalt 36% voor het parkeren van de wagen in de omgeving van het werk/school**. 29% van deze laatste groep krijgt een financiële tussenkomst van derden (werkgever, overheid, ...) voor dit parkeren: 16% krijgt het volledige bedrag terugbetaald en 13% een gedeelte.

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

79% van de respondenten heeft zich verplaatst op de door hen in te vullen dag. 21% van de respondenten heeft zich die dag niet verplaatst.

Naar dag van de week beschouwd, blijkt het aandeel respondenten dat zich verplaatst, te liggen tussen 66% (zondag) en 88% (dinsdag). Voor deze twee dagen wordt een significante afwijking vastgesteld: zo blijkt een groter aandeel zich op dinsdag buitenshuis te begeven (88%) ten opzichte van woensdag en zaterdag (resp. 77% en 76%), terwijl op zondag juist een lager aandeel respondenten het huis verlaat (66%) ten opzichte van maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag (resp. 81%, 88%, 86% en 78%).

Gemiddeld verplaatst de Gentenaar zich 2,8 keer per dag. Het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag varieert van 2,6 tot 3,2 al naargelang de dag van de week. Enkel op zondag ligt het gemiddeld aantal verplaatsingen beduidend significant lager, met name 2,0 per dag.

2. VERPLAATSINGSWIJZE - HOOFDVERVOERSWIJZE

Algemeen

Bijna de helft van alle **verplaatsingen** (45%) gebeurt met de wagen, zij het als bestuurder of passagier. 30% van alle verplaatsingen gebeurt met de fiets en 15% te voet. Hierbij geldt wel de opmerking dat enkel gekeken werd naar de ‘hoofdvervoerswijze’³⁶; 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 blijkt goed voor 9% van alle verplaatsingen. Het gebruik van de motor of bromfiets blijft beperkt tot 1% van de verplaatsingen.

³⁶ Hoofdvervoerswijze is het vervoermiddel waarmee de langste afstand is afgelegd.

Naar subgroepen

Mannen doen gemiddeld 2,7 verplaatsingen per dag terwijl de **vrouwen** een gemiddelde laten noteren van 2,9 verplaatsingen per dag. Het verschil is evenwel niet significant. Mannen verplaatsen zich proportioneel vaker met de auto als chauffeur en minder als passagier, gevolgd door de fiets en te voet. De vrouwen nemen ook het vaakst de wagen als chauffeur, alsook gevolgd door de fiets en te voet.

Hoe hoger het **opleidingsniveau**, hoe hoger het aantal verplaatsingen per dag: iemand met als hoogste diploma lager onderwijs, doet gemiddeld 1,4 verplaatsingen per dag terwijl iemand met een diploma hoger onderwijs 3,3 verplaatsingen per dag laat optekenen.

In alle **stadsdelen** worden proportioneel de meeste verplaatsingen gemaakt met de auto (als chauffeur), gevolgd door de fiets. In Gent Centrum en Gent Rand worden ook proportioneel een aanzienlijk aantal verplaatsingen te voet gedaan.

Indien **de woonplaats binnen de stadsring** is gelegen, worden proportioneel de meeste verplaatsingen gedaan met de wagen (37%), gevolgd door de fiets (30%). Een vijfde van de verplaatsingen (21%) gebeurt hier te voet. Ingeval de woonplaats **buiten de stadsring** is gelegen, blijft de volgorde van de gebruikte vervoermodi dezelfde, zij het dat het aandeel wagen hier 49% bedraagt en het aandeel te voet 12%.

Indien de **school of de werkplaats gelegen is binnen de stadsring** worden vier op de tien verplaatsingen gemaakt met de fiets, gevolgd door de wagen (31%) en tenslotte te voet (18%). Bijna de helft van de verplaatsingen (48%) wordt gemaakt met de wagen als de school/het werk buiten de R40 is gelegen. 29% van de verplaatsingen gebeurt hier met de fiets en 14% te voet.

27% van de **verplaatsingen in het kader van het “werk”** wordt gemaakt indien het werk gelegen is **binnen de stadsring**. Een kwart van de verplaatsingen (24%) gebeurt dan met de wagen en 15% te voet. Voor wat de ligging van de werkplaats **buiten de stadsring** betreft, meer dan de helft van de verplaatsingen (53%) in het kader van het werk (woon-werk) gebeurt met de wagen en een kwart (25%) middels de fiets. 16% van de verplaatsingen wordt hier gemaakt met de trein.

3. AANTAL RITTEN

Wanneer we het aantal ritten in beschouwing nemen, dan blijkt dat in totaal 6.064 ritten werden afgelegd.

Een verplaatsing bestaat gemiddeld uit 1,2 ritten. Dit aantal is ook een onderschatting omdat niet alle ritten consequent zijn genoteerd (vnl. de korte (tussen-)verplaatsingen te voet van bv. 20 meter of minder).

37% van de ritten wordt met de wagen gedaan, 26% te voet en evenzoveel (27%) met de fiets. 9% van de ritten gebeurt met het openbaar vervoer.

Een rit is gemiddeld 9,5 km. Een rit met de trein is gemiddeld het langst (52 km), gevolgd door de rit met de wagen (16 km), met de motor (11 km), de bus/tram/metro (5 km), de fiets (4 km) en tenslotte te voet (1 km).

4. VERPLAATSINGSMOTIEF

38% 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, blijkt een derde van de verplaatsingen (34%) 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 evenwel het werkverkeer (23%) met stip bovenaan.

Bijna een vierde van alle verplaatsingen (23%) wordt ondernomen in het kader van boodschappen doen of diensten (b.v. naar de dokter, bank, ...). Ook recreatieve doeleinden (ontspanning/sport/cultuur, iemand bezoeken, wandelen/fietstocht, ...) zijn goed voor 28% van alle verplaatsingen. 15% van de verplaatsingen 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 (53%), waarbij het aandeel carpoolers beperkt is (9%). Bijna vier op de tien (39%) zakelijke verplaatsingen gebeuren met de fiets of te voet; het gebruik van het openbaar vervoer komt net boven de 5%.

46% van de **verplaatsingen naar het werk** gebeurt met de wagen. Het aandeel carpoolers bedraagt slechts 3%. 36% van de verplaatsingen naar het werk doet men te voet (6%) of met de fiets (30%). Circa één op zeven werkverplaatsingen gebeurt met het openbaar vervoer: bus/tram is goed voor 4%, de trein voor 12%.

Het **schoolverkeer** geeft dan een ander beeld: 62% van de verplaatsingen naar school gebeurt met de fiets (49%) of te voet (13%). De wagen is goed voor 14% van de schoolverplaatsingen, met 10% als chauffeur en 4% als passagier. Het openbaar vervoer – en dan voornamelijk bus/tram – wordt gebruikt voor een kwart (24%) van de verplaatsingen naar school.

Voor iets meer dan de helft van de **winkelverplaatsingen** wordt gebruik gemaakt van de fiets (27%) of gaat men te voet (28%). Toch wordt hiervoor ook nog vaak de wagen gebruikt: 41%. Slechts 4% van de verplaatsingen naar de winkel gebeurt met bus of tram.

Het openbaar vervoer scoort hoger wanneer men zich verplaatst in het kader van **diensten** (b.v. naar de dokter, de bank, ...), met name 8%. De wagen blijft goed voor 48% van dergelijke verplaatsingen; 42% gebeurt te voet of met de fiets.

Wanneer de Gentenaar zich naar een **ontspannings-, sport- of culturele activiteit** begeeft, maakt hij/zij in 48% van de gevallen gebruik van de wagen; carpoolers zijn goed voor 8%. Bijna evenzoveel (46%) van de verplaatsingen i.k.v. ontspanning, sport en cultuur gebeurt te voet of met de fiets; het openbaar vervoer is goed voor 6%.

Tenslotte, wanneer men **iemand/iets gaat wegbrengen of ophalen** wordt zelden gebruik gemaakt van het openbaar vervoer (3%). Veeleer maakt men gebruik van de wagen (59%) of gaat men met de fiets (27%) of te voet (10%).

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 (35%) of om zich te ontspannen (34%). 14% 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 (26%), het werk (24%) of richting de winkel (18%).

De **wagen** als chauffeur wordt voor 27% gebruikt voor ontspanning, sport en cultuur, een vierde (24%) om naar het werk te gaan en voor 21% om iets/ iemand weg te brengen of af te halen. De wagen als passagier, wordt voor de helft (49%) aangewend om zich te verplaatsen naar een vrijetijdsactiviteit, gevolgd door winkelen (14%) en werken (13%).

De **trein** wordt voor drie vierde (74%) gebruikt om naar het werk te gaan. 12% van de verplaatsingen met de trein gebeurt in het kader van ontspanning (sport/cultureel).

Ook **bus en tram** kennen een hoog functioneel gebruik: 28% van de bus-/tramritten gaat richting school en 17% richting het werk. Ook om zich naar een ontspanningsactiviteit (25%) te begeven, om te winkelen (15%) en in het kader van diensten (6%) wordt gebruik gemaakt van bus of tram.

6. AFSTAND EN DUURTIJD VAN EEN VERPLAATSING

20% van de genoteerde verplaatsingen zijn erg kort (< 1 km) en 42% blijft binnen de 3 km. 60% is korter dan 5 km – een haalbare fietsafstand, rekening houdend met het verplaatsingsmotief. 13% van de verplaatsingen zijn verder dan 25 km.

Indien de Gentenaar zich verplaatst, is dat gemiddeld over een afstand van 11,6 km (basis: zij die een verplaatsing hebben gedaan).

Betreffende de **verplaatsingstijd**: blijkens de analyse bedraagt 36% van de verplaatsingstijden maximaal 10 minuten. Verder kan aangegeven worden dat 80% van de gemaakte verplaatsingen maximaal een half uur duurt.

7. AFSTAND EN HOOFDVERVOERSWIJZE VAN EEN VERPLAATSING

Uit de analyse van de relatie gebruikte vervoerswijze en afgelegde afstand blijkt dat de modus **'te voet'** een aandeel heeft van 59% in de categorie 0-1 km. De **fiets** wordt gebruikt tot 10 km met een aandeel tussen de 28 en 52%.

Verder blijkt dat er met de **wagen** wordt gereden voor (zeer) korte verplaatsingen (sommatie van wagen als chauffeur én wagen als passagier): in de categorie 0-1 km bedraagt het aandeel 8%. Dit aandeel groeit met de afstand: van 29% in de categorie 1-3 km tot 50% in de categorie 3-5 km, 87% in de categorie 25-40 km en 56% in de categorie 40 km en meer.

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 6%; dit aandeel groeit tot 10% voor de categorieën 3-5 km en 11% voor de categorie 10-15 km. In de tussencategorie (5-10 km) daalt het aandeel tot 9%.

Verplaatsingen onder de 25 km blijken niet echt interessant om **de trein** te nemen. In de categorie 25-40 km bedraagt het aandeel 7% en vanaf 40 km wordt 36% van de in deze categorie gemaakte verplaatsingen afgelegd met de trein.

8. AFSTAND EN MOTIEF VAN EEN VERPLAATSING

Betreffende de motieven van verplaatsing naar afgelegde afstanden, blijkt dat **winkelen en boodschappen** doen vooral over korte afstanden gebeurt. Zo wordt 36% van de verplaatsingen tot een afstand van 1 km gemaakt in het kader van boodschappen doen. Binnen een afstand van 3 tot 5 km alsook van 5 tot 10 km bedraagt dit aandeel nog steeds resp. 22% en 19%. Hierna neemt het geleidelijk af.

Het omgekeerde stellen we vast voor verplaatsingen naar het **werk**. Binnen een afstand van 1 km gebeurt één op de tien verplaatsingen (11%) naar het werk. Dit aandeel stijgt met de afstand, en bedraagt bij verplaatsingen van 40 km of meer 51%.

Voor wat de **zakelijke verplaatsingen** betreft, bij quasi alle afstanden blijft het aandeel vrij beperkt (tussen 3% en 7%), uitgezonderd voor de afstand 25 tot 40 km. Hier noteren we een aandeel van 12%.

Verplaatsingen naar **school** gebeuren binnen een afstand tot 15 km, waarbij ze minimaal 5% tot maximaal 9% van de verplaatsingen uitmaken. Vanaf 15 km of meer daalt hun aandeel onder 3%.

Over alle afstanden heen, vinden we dat verplaatsingen in het kader van **ontspanning, sport en cultuur** 25% tot 30% van de verplaatsingen uitmaken; met een uitschieter tot 35% in de afstandscategorie 25 tot 35 km.

Ook het **wegbrengen/afhalen van iets of iemand** neemt een vrij constant aandeel in over alle afstandscategorieën heen (13%-18%). Eens een verplaatsing 25 km of meer betreft, daalt dit aandeel wel naar 7% à 8%.

Het aandeel verplaatsingen dat gebeurt in het kader van **diensten** – bijvoorbeeld naar de dokter gaan – schommelt tussen 1% en 5%.

9. VOOR- EN NAVERPLAATSINGEN NAAR STATION

In totaal werden 352 verplaatsingen naar en van het station gemaakt (door in totaal 102 respondenten). Deze cijfers zijn uiteraard onderschattingen daar niet iedereen 'korte' verplaatsingen (zoals in geval van de voor- en natrajecten naar het station) als dusdanig heeft genoteerd.

40% van deze voor- en naverplaatsingen naar het station gebeurt met de fiets als **hoofdvervoerswijze**; 38% doet dit te voet. Wij durven hier te stellen dat dit aandeel hoogst waarschijnlijk in realiteit veel hoger zal zijn omdat korte verplaatsingen die niet genoteerd werden in hoofdzaak te voet zullen gemaakt worden.

Het gekozen vervoermiddel om zich naar of van het station te verplaatsen, hangt samen met de **afstand** die moet overbrugd worden.

Respondenten die zich maximaal 1 kilometer naar of van het station moeten verplaatsen, gaan in hoofdzaak te voet (90%). Ook indien de afstand naar of van het station tussen 1 en 3 km is, gaat nog 32% van de respondenten te voet; 47% echter overbrugt deze afstand met de fiets en 18% kiest voor bus, tram of metro.

De fiets en het openbaar vervoer (bus/tram/metro) blijven tot een afstand van 10 km de meest gebruikte vervoersmiddelen. Wie zich meer dan 10 km naar of van het station moet verplaatsen, doet beroep op het openbaar vervoer (bus, tram of metro) of gaat met de wagen (als chauffeur).

Bij slechts een respondent was de afstand naar of van het station langer dan 25 km, het verkozen vervoermiddel was de fiets.

10. KETENVERPLAATSINGEN

Zoals werd vastgesteld, wordt toch een belangrijk aandeel korte afstandsverplaatsingen (1 tot 3 km) met de wagen (als chauffeur) gedaan: van alle verplaatsingen tot 1 km, gebeurt 8% met de wagen als chauffeur, van alle verplaatsingen tussen 1 en 3 km, gebeurt 26% met de wagen als chauffeur.

Een mogelijke verklaring waarom een respondent zich voor een dergelijke korte afstand met de wagen als chauffeur verplaatst, kan zijn omdat deze korte verplaatsing deel uitmaakt van een zogenaamde ketenverplaatsing. Belangrijk hierbij op te merken, is dat een ketenverplaatsing steeds bestaat uit minstens twee opeenvolgende verplaatsingen, waarbij de tijd tussen de opeenvolgende verplaatsingen maximaal 15 minuten bedraagt³⁷.

³⁷ Deze tussentijd van maximum 15 minuten is door het Mobiliteitsbedrijf vastgelegd naar analogie met het gratis parkeerbeleid in het gebied met betalend parkeerregime: de eerste 15 minuten mag iedereen daar gratis parkeren.

Hierop is één uitzondering: indien bijvoorbeeld een respondent thuis vertrekt en naar de winkel gaat, om vervolgens 12 minuten na aankomst in de winkel opnieuw huiswaarts te trekken, dan wordt dit niet als een ketenverplaatsing beschouwd.

In totaal kunnen 402 ketenverplaatsingen onderscheiden worden, deze omvatten 887 (deel)verplaatsingen. De 402 ketenverplaatsingen werden gemaakt door 327 respondenten, waarbij sommige respondenten dus meerdere ketenverplaatsingen gemaakt hebben.

De grootste ketenverplaatsing die gemaakt werd, omvatte 5 (deel)verplaatsingen.

Een vijfde (18%) van de ketenverplaatsingen beperkt zich tot een afstand van 3 km, 37% is tussen 3 en 10 km lang, 25% tussen 10 en 25 km, en 20% van de ketenverplaatsingen is langer dan 25 km.

De gemiddelde afstand van een ketenverplaatsing bedraagt 28 km.

De helft (52%) van de ketenverplaatsingen kent als hoofdmodus (i.c. vervoermiddel waarmee de langste afstand werd afgelegd) de wagen als chauffeur; 5% gebeurt met de wagen als passagier en 1% met de moto/bromfiets. Voorts gebeurt 26% van de ketenverplaatsingen met de fiets en 8% te voet. Het openbaar vervoer is de hoofdvervoerswijze voor 7% van de ketenverplaatsingen (i.c. 4% bus/tram/metro en 1% trein).

Maken we de koppeling tussen hoofdvervoerswijze en afstand van de ketenverplaatsingen, dan blijkt dat alle ketenverplaatsingen tot 1 km afstand, te voet (78%) of met de fiets (22%) gemaakt werden. Ook tussen 1 en 3 km afstand wordt nog 25% van de ketenverplaatsingen te voet afgelegd en 55% met de fiets, maar zien we reeds dat 15% met de wagen als chauffeur gebeurt. Naarmate de afstand van de ketenverplaatsingen toeneemt, stijgt het gebruik van de wagen (als chauffeur en als passagier) tot 70% à 80%.

8% van de verplaatsingen tot een afstand van 1 km heeft 'de wagen als chauffeur' als hoofdvervoerswijze (i.c. 76 verplaatsingen). Van deze 76 verplaatsingen maken 29 verplaatsingen deel uit van een ketenverplaatsing (d.i. 39%).

In de afstandscategorie 1 tot 3 km heeft 26% van alle verplaatsingen 'de wagen als chauffeur' als hoofdvervoerswijze (i.c. 283 verplaatsingen). Van deze 283 verplaatsingen maken er 78 deel uit van een ketenverplaatsing (d.i. 28%).

5. Bijlagen: Vragenlijst

gent: slim op weg

VRAGENLIJST MOBILITEITS- EN VERPLAATSINGSONDERZOEK BIJ DE GENTENAREN

Code-
nummer:

Datum van
invullen: / /



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 welke hun wensen zijn opdat we hier in de toekomst beter rekening mee kunnen houden.

In dit onderzoek worden 1600 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.



Als je meewerkt aan dit onderzoek, maak je kans op een filmticket voor 2 personen.

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.mobiliteitgent.be/ovg 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; ☎ 016 22 69 67).

*Jouw mening is voor ons belangrijk.
Wij danken je van harte voor jouw
medewerking!*



ALGEMEEN GEDEELTE

1 Ben je?

- Meisje/vrouw
- Jongen/man

2 Wat is jouw geboortejaar?

.....

3 Hoeveel personen maken deel uit van het gezin waartoe je behoort?

Met gezin bedoelen we alle personen met wie je samen een huishouden vormt en onder hetzelfde dak woont. Vergeet niet jezelf mee te tellen.

..... perso(o)n(en)

4 Wat is jouw gezinssituatie?

- Alleenwonend zonder kinderen
- Alleenwonend met kinderen
- Samenwonend/gehuwd met partner zonder kinderen
- Samenwonend/gehuwd met partner en kinderen
- Inwonend bij ouders, grootouders of familie
- Samenwonend met vrienden
- Andere situatie:

5 Wat is je hoogst behaalde opleidingsniveau?

- Geen
- Lager onderwijs
- Lager secundair onderwijs (beroeps/technisch of kunst/algemeen)
- Hoger secundair onderwijs (beroeps/technisch of kunst/algemeen)
- Hoger niet-universitair/universitair onderwijs (bachelor/master)
- Andere:

6 Wat is jouw huidig statuut van tewerkstelling?

- Student
- Huisman/vrouw
- (Brug)gepensioneerd
- Arbeidsongeschikt
- Werkzoekende
- Arbeider
- Bediende
- Ambtenaar
- Kaderpersoneel
- Zelfstandige
- Vrij beroep
- Andere:

7 Werk je soms van thuis uit (= telewerk)?

- Niet van toepassing - ik werk niet
- Neen
- Ja, minder dan 1 keer per week
- Ja, 1 keer per week
- Ja, 2 tot 4 keer per week
- Ja, altijd

8 Is je woonplaats gelegen binnen de stadsring R40? Op de achterkant van de vragenlijst is het gebied binnen de stadsring in het rood ingekleurd.

- Ja
- Neen

9 Is je school/werk gelegen binnen de stadsring R40? Gebied op de achterkant is in het rood ingekleurd.

- Ja
- Neen
- Niet van toepassing - ik ga niet naar school/werk → ga naar vraag 11

10 Wat is de postcode van je school of werk?

Postcode:

MOBILITEITSBELEVING IN GENT

11 In welke mate ga je akkoord met de volgende uitspraken?

	Helemaal akkoord	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord	Helemaal niet akkoord
Ik vind het aangenaam wandelen in mijn buurt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De voetpaden in mijn buurt zijn slecht onderhouden (plassen, losse stenen, ...).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In mijn buurt is er weinig hinder op het voetpad (paaltjes, fietsen tegen gevel,...).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gent is een fietsstad.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik voel mij veilig op de fiets in mijn buurt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De fietspaden in mijn buurt zijn slecht onderhouden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik neem een omweg om een meer fietsvriendelijke weg te nemen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik heb voldoende fietsparkeerplaats in mijn buurt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het openbaar vervoer in Gent rijdt vlot.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In mijn buurt zijn er een voldoende aantal bus/tramlijnen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In mijn buurt rijden bussen/trams voldoende frequent.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In mijn buurt rijden bussen/trams voldoende lang.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bus-/tramhaltes in mijn buurt zijn goed uitgerust (schuilhokje, vuilbak, ...).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bus-/tramhaltes in mijn buurt zijn voldoende toegankelijk voor iedereen (voor rolstoel, kinderwagen, ...).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik of mijn kind gebruik(t) het gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14jarigen regelmatig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In mijn buurt voel ik me met de wagen veilig in het verkeer.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er zijn voldoende autoparkeerplaatsen in mijn buurt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ervaar in mijn buurt veel geluidshinder van het verkeer.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er rijden voldoende taxi's in Gent.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik voel mij veilig in een taxi in Gent.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan in mijn buurt moeilijk een taxi laten komen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12 Als je nog opmerkingen en suggesties hebt in verband met een of meerdere bovenvermelde uitspraken, dan kan je dit hieronder neerschrijven.

.....

.....

.....

.....

.....

MOBILITEITSBELEID IN GENT

13 In welke mate ga je akkoord met de volgende stellingen?

	Helemaal akkoord	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord	Helemaal niet akkoord
Gent is een aangename stad om te wandelen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind de uitbreiding van het voetgangersgebied een goed initiatief.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het verder uitbouwen van fietsnetwerken zet aan tot meer fietsen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In dichtbevolkte buurten moeten er meer fietsenstallingen geplaatst worden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De Stad Gent neemt voldoende maatregelen om fietsen te promoten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het gebruik van het openbaar vervoer moet verder gestimuleerd worden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De mobiliteitscampagnes stimuleren mij om me (meer) duurzaam te verplaatsen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zone 30 draagt bij tot een hogere verkeersveiligheid.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het mobiliteitsplan draagt bij tot een beter milieu (betere luchtkwaliteit en minder geluid).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het mobiliteitsplan van de Stad Gent stimuleert het gebruik van duurzame vervoersmiddelen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Door het onmogelijk maken van doorgaand verkeer zal er minder autoverkeer zijn in de binnenstad.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het belangrijk om het groeiend aantal auto's in te perken, zelfs al worden er maatregelen ingevoerd die voor autogebruikers geld zullen kosten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Door in dichtbevolkte buurten het parkeren betalend te maken, de parkeertarieven te verhogen of de parkeerduur te beperken, zal men sneller de fiets of het openbaar vervoer nemen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Door het verhogen van parkeertarieven zal ik gemakkelijker een parkeerplaats vinden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het is nodig het aantal bewonerskaarten te beperken.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het betalend maken van het aantal bewonerskaarten zal het aantal geparkeerde wagens van bewoners op straat doen dalen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Heb je op **vraag 8** "Is je woonplaats gelegen binnen de stadsring R40?" **ja** geantwoord, ga naar **vraag 15**.
 Heb je **neen** geantwoord, ga naar **vraag 14**.

14 In de loop van volgende jaren worden het circulatieplan en het parkeerplan uitgevoerd. Deze plannen hebben als gevolg dat:

- Het doorgaand verkeer door de binnenstad onmogelijk wordt.
- Het voetgangersgebied uitgebreid wordt.
- Het gebied met betalend parkeren uitgebreid wordt naar dichtbevolkte buurten, dus ook in de volledige binnenstad.
- Het parkeren in het stadscentrum en de stationsomgevingen in tijd beperkt wordt.
- De parkeertarieven verhoogd worden.

In welke mate ga je akkoord met volgende reacties op bovenvermelde maatregelen?

	Helemaal eens	Eens	Neutraal	Oneens	Helemaal oneens	Niet van toepassing
Ik blijf met de wagen naar de binnenstad komen...						
... en ik parkeer niet op straat of een openbare parking.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... want ik beschik over een parkeerkaart voor personen met een handicap.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... en ik ben bereid meer te betalen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... en ik riskeer een parkeerboete.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... maar voor een kortere periode.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... maar minder vaak dan nu.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kom op een andere manier naar de binnenstad, namelijk ...						
... kom ik te voet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... kom ik meer met de fiets of met tram, bus of taxi.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... parkeer ik op een P+R en ga te voet, met de fiets of met tram, bus of taxi naar de binnenstad.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... parkeer ik verder weg van het stadscentrum.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ga ik meer carpoolen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik blijf op een duurzame manier naar de binnenstad komen, namelijk ...						
... te voet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... met de fiets.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... met de tram of bus.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... met de taxi.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15 Heb je al gehoord van volgend mobiliteitsaanbod in Gent?

	Nog niet van gehoord	Ja, maar nog niet gebruikt/deelgenomen	Ja, en al gebruikt/deelgenomen
Gratis fietsregistratie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Openbare fietspompen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fietsendepot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fietspunt - Max Mobiel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Student&Mobiliteit (gele fietsenverhuur)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gentse fietsrouteplanner waar je routes kan uitstippelen waarbij je kasseien of trasporen kan vermijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Extra fietsstallingen bij evenementen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Police-on-web.be (aangifte fietsdiefstal)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Nog niet van gehoord	Ja, maar nog niet gebruikt/deelgenomen	Ja, en al gebruikt/deelgenomen
www.gevondenfietsen.be	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Informatie op www.mobiliteitgent.be	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autodelen (Cambio, Autopia, D'gace ...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avond- en nachtbussen tot 1u 's nachts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gratis openbaar vervoerabonnement voor 12-14jarigen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E-loket voor aanvraag van bewonerskaarten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16 In welke mate ga je akkoord met de volgende stellingen betreffende de dienstverlening van het Mobiliteitsbedrijf Stad Gent?

	Helemaal akkoord	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord	Helemaal niet akkoord	Niet van toepassing
Ik krijg voldoende informatie van de Stad Gent over de nieuwe straatinrichting en/of de heraanleg van wegen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik krijg voldoende informatie van het Mobiliteitsbedrijf over de mobiliteits-veranderingen en plannen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan mijn mening geven over veranderingen in de buurt, zoals de heraanleg van wegen, nieuwe buurtprojecten, ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ben tevreden met de dienstverlening van het Mobiliteitsbedrijf via de balie (Sint-Michielsplein).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ben ontevreden met de dienstverlening van het Mobiliteitsbedrijf via het e-loket.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ben tevreden over de behandeling van mijn vragen door het Mobiliteitsbedrijf (telefonisch, brief, mail, ...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het vernieuwde e-loket voor aanvragen van een bewonerskaart (sinds mei 2015) is niet gebruiksvriendelijk.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er is voldoende informatie beschikbaar op de website van het Mobiliteitsbedrijf over de taxi's zoals tarieven en standplaatsen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan makkelijk een antwoord op mijn vragen rond mobiliteit terugvinden op de website van het Mobiliteitsbedrijf.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17 Als je nog opmerkingen en suggesties hebt over het mobiliteitsbeleid in Gent, dan kan je dit hieronder neerschrijven.

.....

.....

.....

.....

.....

VERPLAATSINGSGEDRAG

18 Hoeveel auto's, motors, bromfietsen en (bak) fietsen zijn er in het gezin (inclusief elektrische)?

- Eigen wagen:
- Bedrijfswagens:
- Motors:
- Bromfietsen:
- Fietsen:

19 Beschik je over een elektrische fiets?

- Ja
- Neen, omdat

20 Maakt je gezin gebruik van autodelen (Cambio, Autopia, D gage, ...)?

- Ja, en ons gezin gebruikt de autodeelwagen 1 of meerdere keren per week
- Ja, en ons gezin gebruikt de autodeelwagen 1 of meerdere keren per maand
- Ja, en ons gezin gebruikt de autodeelwagen minder dan 1 keer per maand
- Neen, omdat

21 Maak je 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 Hoe vaak ga je te voet naar de volgende bestemmingen?

	Zeer vaak/ altijd	Vaak	Af en toe	Zelden	Nooit
Werk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
School	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Iets/iemand wegbrengen/afhalen (bv. kinderen naar school brengen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diensten (bv. dokter, bank, ...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Boodschappen doen (bv. bakker, slager, ...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vrije tijd: culturele zaken, bioscoopbezoek, restaurant, shoppen, bezoek brengen, ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

23 Hoe vaak gebruik je de fiets om je te verplaatsen naar de volgende bestemmingen?

	Zeer vaak/ altijd	Vaak	Af en toe	Zelden	Nooit
Werk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
School	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Iets/iemand wegbrengen/afhalen (bv. kinderen naar school brengen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diensten (bv. dokter, bank, ...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Boodschappen doen (bv. bakker, slager, ...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vrije tijd: culturele zaken, bioscoopbezoek, restaurant, shoppen, bezoek brengen, ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

24 Hoeveel fietsen van je gezin worden meestal op volgende locatie gestald?

- Op straat tegen de gevel of op het voetpad: fietsen
- Op straat in een openbare fietsenstalling: fietsen
- Binnenshuis: fietsen
- In een garage, schuurtje, tuinhuisje, ... bij mijn woning: fietsen
- Buiten op eigen terrein (oprit, tuin, ...): fietsen
- Elders, waar : : fietsen

Niet van toepassing – mijn gezin beschikt niet over een fiets → ga naar **vraag 26**

25 Als je met de fiets naar je werk of school gaat, waar parkeer je deze meestal op je werk of school?

Sechtn 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:.....

26 Hoe vaak gebruik je het openbaar vervoer (tram/bus/trein) om je te verplaatsen naar de volgende bestemmingen?

	Zeervaa/ altijd	Vaak	Afen toe	Zelden	Nooit
Werk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
School	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Iets/iemand wegbrengen/afhalen (bv. kinderen naar school brengen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diensten (bv. dokter, bank, ...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Boodschappen doen (bv. bakker, slager, ...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vrije tijd; culturele zaken, bioscoopbezoek, restaurant, shoppen, bezoek brengen, ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

27 Heb je een abonnement voor het openbaar vervoer?

- Ja
- Neen → ga naar **vraag 30**

28 Voor welk openbaar vervoer heb je een abonnement? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Treinabonnement
- Bus-/tram-abonnement van De Lijn
- Bus-/tram-/metro-abonnement van MIVB of TEC

29 Krijg je een financiële tussenkomst van derden (werkgevers, overheden,...) bij de aankoop van je abonnement voor het openbaar vervoer?

- Ja, het volledige bedrag
- Ja, maar niet het volledige bedrag
- Neen

VERPLAATSINGSDAGBOEKJE

(Ouders mogen hun kinderen helpen bij het invullen)

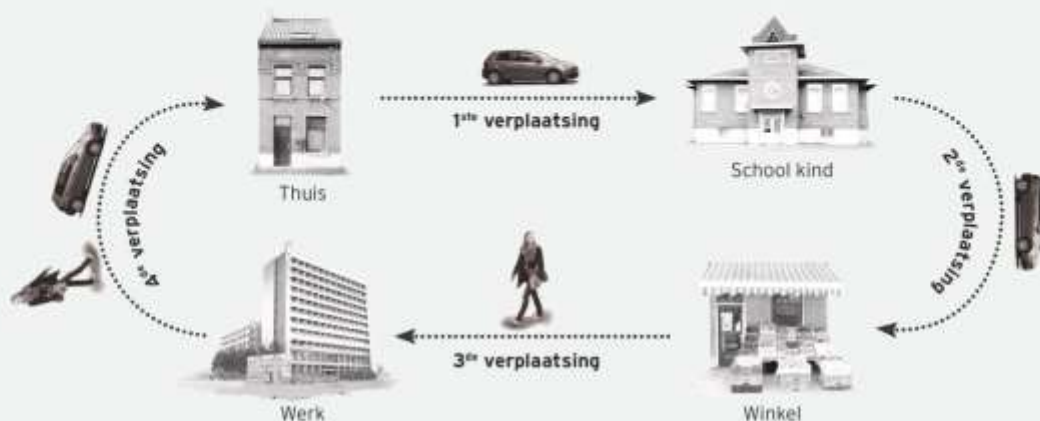
Eerst en vooral bedankt voor je tijd om tot dit deel te komen. De informatie die je ons tot dusver verstrekte, is uiterst waardevol.

In dit laatste deel van de vragenlijst vul je per bladzijde de gegevens van **elke verplaatsing** in die je maakt **op de dag** die verder **in de vragenlijst wordt opgegeven**. Op basis van deze gegevens weten wij hoeveel verplaatsingen de Gentenaars doen per soort van 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 z r aandachtig de hierna volgende instructies.

Wat bedoelen we precies met een ‘verplaatsing’?



Als je **de woning (of andere plaats) verlaat** om naar een andere plaats (bestemming) te gaan en dit met een bepaald doel om op die plaats iets te doen, dan maak je **een verplaatsing**. Bij **elke nieuwe bestemming** is er sprake van **een nieuwe verplaatsing**. Wanneer je op weg ergens naar toe nog n of meerdere andere bestemmingen aandoet, dan zijn dit ook allemaal aparte verplaatsingen. **n verplaatsing** kan met **meerdere voertuigen** gemaakt worden.

Je verplaatsingen noteer je in de tabellen van het verplaatsingsdagboekje.

- 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 verplaatsingen buiten je werkuren.

Voorbeeld verplaatsingen 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 afgehaald en g n 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 n tabel in, dus in totaal **4 tabellen**. De 4 tabellen vul je dan op volgende manier in:

Tabel 1: Eerste verplaatsing

Hoofddoel: iets/iemand wegbrengen/afhalen
 Waar ging je naar toe: adres van de school van je kind
 Hoe ging je daar naartoe : met de wagen (van thuis naar school)
 - 1 vervoerswijze: wagen



Tabel 2: Tweede verplaatsing

Hoofddoel: winkelen/boodschappen
 Waar ging je naar toe: adres van de winkel
 Hoe ging je daar naartoe : met de wagen (van school naar winkel)
 - 1 vervoerswijze: wagen



Tabel 3: Derde verplaatsing

Hoofddoel: werken
 Waar ging je naar toe: adres van werk in Gent Centrum
 Hoe ging je daar naartoe: te voet (van parking winkel tot werk)
 - 1 vervoerswijze: te voet



Tabel 4: Vierde verplaatsing

Hoofddoel: naar huis
 Waar ging je naar toe: thuisadres
 Hoe ging je daar naartoe: te voet (van werk tot parking winkel) en wagen (tot thuis)
 - 2 vervoerswijzen: te voet en wagen

Voorbeeld verplaatsingen 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 n tabel in, dus in totaal **5 tabellen**. De 5 tabellen vul je dan op volgende manier in:

Tabel 1: Eerste verplaatsing

Hoofddoel: onderwijs
 Waar ging je naar toe: adres van de school
 Hoe ging je daar naartoe: te voet, met de bus, te voet
 - 2 vervoerswijzen: te voet (2x) en bus



Tabel 2: Tweede verplaatsing

Hoofddoel: naar huis
 Waar ging je naar toe: thuisadres
 Hoe ging je daar naartoe: te voet, met de bus, te voet
 - 2 vervoerswijzen: te voet (2x) en bus



Tabel 3: Derde verplaatsing

Hoofddoel: sport
 Waar ging je naar toe: adres van sportclub
 Hoe ging je daar naartoe: met de fiets
 - 1 vervoerswijze: fiets



Tabel 4: Vierde verplaatsing

Hoofddoel: ontspanning (bioscoop)
 Waar ging je naar toe: adres van bioscoop
 Hoe ging je daar naartoe: te voet, met de tram, te voet
 - 2 vervoerswijzen: te voet (2x) en tram



Tabel 5: Vijfde verplaatsing

Hoofddoel: naar huis
 Waar ging je naar toe: thuisadres
 Hoe ging je daar naartoe: met de wagen
 - 1 vervoerswijze: wagen

Gelieve al je verplaatsingen te noteren op



vanaf 5 uur 's morgens tot de volgende morgen 5 uur.

37 Heb je op de INVULDAG (zie de opgegeven dag in het kader hierboven) een verplaatsing gemaakt?

- Ja → ga naar vraag 39, volgende pagina
- Neen

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 aan gehad
- Werkloos
- 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!



*Let op dat je steeds je laatste ver-
plaatsing noteert!
(bv. terug naar huis)*

39 Vul de gegevens 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?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Waarvoor heb je je verplaatst? Kruis één HOOFDdoel aan.	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Les volgen (school) <input type="radio"/> Winkelen, boodschappen doen <input type="radio"/> Ontspanning, sport, cultuur	<input type="radio"/> Iets/iemand wegbrengen/afhalen <input type="radio"/> Diensten (bv. dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsing voor je werk) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk	
Waar ging je naartoe?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe ben je daar naartoe gegaan? Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer). A = te voet B = met de fiets C = met de bus of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier E = andere	Vervoerswijze	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 voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?	<input type="radio"/> Ja → ga naar de volgende tabel <input type="radio"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst. Hartelijke dank voor je medewerking!		



*Let op dat je steeds je laatste verplaatsing noteert!
 (bv. terug naar huis)*

TABEL 2: TWEEDE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Waarvoor heb je je verplaatst? Kruis één HOOFDdoel aan.	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Les volgen (school) <input type="radio"/> Winkelen, boodschappen doen <input type="radio"/> Ontspanning, sport, cultuur	<input type="radio"/> Iets/iemand wegbrengen/afhalen <input type="radio"/> Diensten (bv. dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsing voor je werk) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk	
Waar ging je naartoe?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe ben je daar naartoe gegaan? Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer). A = te voet B = met de fiets C = met de bus of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier E = andere	Vervoerswijze	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 voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?	<input type="radio"/> Ja → ga naar de volgende tabel <input type="radio"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst. Hartelijke dank voor je medewerking!		

*Vergeet niet je laatste verplaatsing te noteren!
 (bv. terug naar huis)*



TABEL 3: DERDE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Waarvoor heb je je verplaatst? Kruis één HOOFDdoel aan.	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Les volgen (school) <input type="radio"/> Winkelen, boodschappen doen <input type="radio"/> Ontspanning, sport, cultuur	<input type="radio"/> Iets/iemand wegbrengen/afhalen <input type="radio"/> Diensten (bv. dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsing voor je werk) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk	
Waar ging je naartoe?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe ben je daar naartoe gegaan? Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer). A = te voet B = met de fiets C = met de bus of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier E = andere	Vervoerswijze	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 voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?	<input type="radio"/> Ja → ga naar de volgende tabel <input type="radio"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst. Hartelijke 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?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Waarvoor heb je je verplaatst? Kruis één HOOFDdoel aan.	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Les volgen (school) <input type="radio"/> Winkelen, boodschappen doen <input type="radio"/> Ontspanning, sport, cultuur	<input type="radio"/> Iets/iemand wegbrengen/afhalen <input type="radio"/> Diensten (bv. dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsing voor je werk) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk	
Waar ging je naartoe?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe ben je daar naartoe gegaan? Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer). A = te voet B = met de fiets C = met de bus of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier E = andere	Vervoerswijze	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 voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?	<input type="radio"/> Ja → ga naar de volgende tabel <input type="radio"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst. Hartelijke dank voor je medewerking!		



*Vergeet niet je laatste verplaatsing te noteren!
 (bv. terug naar huis)*

TABEL 5: VIJFDE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Waarvoor heb je je verplaatst? Kruis één HOOFDdoel aan.	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Les volgen (school) <input type="radio"/> Winkelen, boodschappen doen <input type="radio"/> Ontspanning, sport, cultuur	<input type="radio"/> Iets/iemand wegbrengen/afhalen <input type="radio"/> Diensten (bv. dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsing voor je werk) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk	
Waar ging je naartoe?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe ben je daar naartoe gegaan? Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer). A = te voet B = met de fiets C = met de bus of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier E = andere	Vervoerswijze	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 voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?	<input type="radio"/> Ja → ga naar de volgende tabel <input type="radio"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst. Hartelijke 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?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Waarvoor heb je je verplaatst? Kruis één HOOFDdoel aan.	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Les volgen (school) <input type="radio"/> Winkelen, boodschappen doen <input type="radio"/> Ontspanning, sport, cultuur	<input type="radio"/> Iets/iemand wegbrengen/afhalen <input type="radio"/> Diensten (bv. dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsing voor je werk) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk	
Waar ging je naartoe?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe ben je daar naartoe gegaan? Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer). A = te voet B = met de fiets C = met de bus of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier E = andere	Vervoerswijze	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 voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?	<input type="radio"/> Ja → ga naar de volgende tabel <input type="radio"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst. Hartelijke 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?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Waarvoor heb je je verplaatst? Kruis één HOOFDdoel aan.	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Les volgen (school) <input type="radio"/> Winkelen, boodschappen doen <input type="radio"/> Ontspanning, sport, cultuur	<input type="radio"/> Iets/iemand wegbrengen/afhalen <input type="radio"/> Diensten (bv. dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsing voor je werk) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk	
Waar ging je naartoe?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe ben je daar naartoe gegaan? Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer). A = te voet B = met de fiets C = met de bus of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier E = andere	Vervoerswijze	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 voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?	<input type="radio"/> Ja → ga naar de volgende tabel <input type="radio"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst. Hartelijke dank voor je medewerking!		

*Vergeet niet je laatste verplaatsing te noteren!
 (bv. terug naar huis)*



TABEL 8: ACHTSTE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Waarvoor heb je je verplaatst? Kruis één HOOFDdoel aan.	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Les volgen (school) <input type="radio"/> Winkelen, boodschappen doen <input type="radio"/> Ontspanning, sport, cultuur	<input type="radio"/> Iets/iemand wegbrengen/afhalen <input type="radio"/> Diensten (bv. dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsing voor je werk) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk	
Waar ging je naartoe?	Straat:		
	Postcode of gemeente:		
	Indien buitenland, gemeente+land:		
Hoe ben je daar naartoe gegaan? Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer). A = te voet B = met de fiets C = met de bus of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier E = andere	Vervoerswijze	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 voormiddag en 13, 14, ... uur in de namiddag.	..... uur min		
Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?	<input type="radio"/> Ja → Hoeveel bijkomende verplaatsingen? <input type="radio"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst.		

Hartelijk dank voor jouw medewerking!

Gelieve deze ingevulde vragenlijst terug te sturen naar het onderzoeksbureau M.A.S. in de bijgevoegde retouromslag. Het is niet nodig om een postzegel te kleven.



