



M.A.S. [Market Analysis & Synthesis]
Brusselsesteenweg 46 A
3000 Leuven (Belgium)
Tel 016 22 69 67; Fax 016 20 50 52
www.masresearch.be ; info@masresearch.be

CiViTAS
Cleaner and better transport in cities

GENT



Eindrapport :

**Mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek
bij inwoners van de stad Gent**

November 2012

Colofon

Opdrachtgever	Stad Gent
Projectcoördinator	Anita Claes
Projectuitvoering	Anita Claes Nele Van Der Donckt Astrid Sierens
Datum	November 2012
Status document	Eindrapport

Inhoud

1.	ALGEMEEN.....	14
1.1	SITUERING EN CONTEXT STUDIE	14
1.2	DOEL VAN DE STUDIE	14
1.3	OPBOUW VAN HET RAPPORT	15
2.	METHODOLOGIE – TECHNISCHE RAPPORTERING.....	16
2.1	VOORBEREIDING EN OPZET VAN HET ONDERZOEK	17
2.1.1	METHODIEK VAN BEVRAGING	17
2.1.2	VRAGENLIJST INCLUSIEF VERPLAATSINGSDAGBOEKJE.....	17
2.1.2.1	Inleidend gedeelte.....	18
2.1.2.2	Deel 1: Algemeen gedeelte.....	18
2.1.2.3	Deel 2: Mobiliteitsbeleving in Gent.....	19
2.1.2.4	Deel 3: Mobiliteitsbeleid in Gent	19
2.1.2.5	Deel 4: Verplaatsingsgedrag & Verplaatsingsdagboekje	19
2.1.3	THEORETISCHE STEEKPROEF	20
2.1.3.1	Populatie	20
2.1.3.2	Netto-Steekproefgrootte.....	20
2.1.3.3	Bruto-Steekproefgrootte.....	22
2.2	UITVOERING VAN HET VELDWERK	23
2.2.1	VOORBEREIDING EN AFHANDELING EFFECTIEVE ZENDING(EN)	23
2.2.2	OPVOLGING RETOUR EN HERINNERINGSBRIEF.....	26
2.2.3	TIMING VAN HET VELDWERK	27
2.2.4	ONLINE – INTERNETENQUÊTE	27
2.2.5	(NON-)RESPONS.....	28
2.2.5.1	(Non-)Respons luik algemeen mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek	28
2.2.5.2	(Non-)Respons luik verplaatsingsgedrag in detail (verplaatsingsdagboekje)	31
2.2.6	CONTROLE EN KWALITEIT VAN DE ENQUÊTES.....	33
2.2.7	BETROUWBAARHEID EN REPRESENTATIVITEIT VAN DE STEEKPROEF.....	34
2.3	VERWERKING EN ANALYSE VAN DE GEGEVENS	39
2.3.1	UNIVARIATE ANALYSES – FREQUENTIETABELLEN	39
2.3.2	BIVARIATE ANALYSES – KRUISTABELLEN	39
2.3.3	SIGNIFICANTIETOETSEN	40

Inhoud

3.	RESULTATEN ONDERZOEK	42
3.1	PROFIELSCHETS VAN DE RESPONDENTEN	43
3.1.1	GESLACHT, LEEFTIJD EN WOONPLAATS	43
3.1.2	SAMENSTELLING VAN HET HUISHOUDEN	45
3.1.3	ONDERWIJSNIVEAU	46
3.1.4	TWERKSTELLINGSSTATUUT.....	48
3.2	MOBILITEITSBELEVING IN GENT.....	52
3.2.1	MOBILITEITSBELEVING IN DE BUURT.....	52
3.2.1.1	Te voet	52
3.2.1.2	Met de fiets	55
3.2.1.3	Met het openbaar vervoer	57
3.2.1.4	Met de wagen.....	59
3.2.1.5	Geluidshinder.....	63
3.2.2	SUGGESTIES VAN GENTENAARS.....	64
3.2.3	FIETSDIEFSTALLEN IN GENT	64
3.2.4	AANGIFTE VAN ONGEVALLEN IN GENT	67
3.3	MOBILITEITSBELEID IN GENT.....	71
3.3.1	KENNIS EN GEBRUIK STADSDIENSTEN EN -INITIATIEVEN M.B.T. MOBILITEIT.....	71
3.3.2	EVALUATIE MOBILITEITSBELEID STAD GENT	74
3.3.3	SUGGESTIES VAN GENTENAARS.....	78
3.4	VERPLAATSINGSGEDRAG	79
3.4.1	ALGEMEEN (MOBILITEITS- EN) VERPLAATSINGSGEDRAG	79
3.4.1.1	Voertuigen in het gezin	79
3.4.1.2	Verplaatsing naar werk / school.....	83
3.4.1.3	Verplaatsingsgedrag per fiets	90
3.4.1.4	Verplaatsingsgedrag per openbaar vervoer.....	99
3.4.1.5	Verplaatsingsgedrag per wagen	105
3.4.2	VERPLAATSINGSGEDRAG IN DETAIL MIDDELS HET VERPLAATSINGSDAGBOEKJE	116
3.4.2.1	Verplaatsingen.....	118
3.4.2.2	Verplaatsingskilometers.....	150
4.	SYNTHESE	175
5.	AANBEVELINGEN VOOR METHODIEK BIJ EEN EVENTUELE VERVOLGSTUDIE ...	190
6.	BIJLAGEN	193
6.1	VRAGENLIJST	193
6.2	BEGELEIDENDE BRIEF	217
6.3	HERINNERINGSBRIEF	219
6.4	ANTWOORDBRIEF VOOR DE VERLOTING.....	220
6.5	PROTOCOL (HANDLEIDING) VOOR CLEANING	221
6.5.1	ALGEMENE VERPLAATSINGSBEVRAGING.....	221
6.5.2	VERPLAATSINGSDAGBOEKJE	228

Tabellen

Tabel 1 : Overzicht theoretische steekproef voor stad Gent en stadsdelen _____	20
Tabel 2 : Overzicht populatie en te realiseren steekproef, naar geslacht, leeftijd en stadsdeel _____	22
Tabel 3 : Tijdschema betreffende het gespreid uitsturen van de zending _____	24
Tabel 4 : Overzicht tijdschema veldwerk _____	27
Tabel 5 : Overzicht bruto- en nettorespons, naar methode van ontvangst _____	28
Tabel 6 : Algemene respons / non-respons per zending _____	29
Tabel 7 : Overzicht responscijfers naar geslacht _____	29
Tabel 8 : Overzicht responscijfers naar leeftijd _____	30
Tabel 9 : Overzicht responscijfers naar stadsdeel _____	30
Tabel 10 : Overzicht bruto- en nettorespons, naar opgegeven invuldag verplaatsingsdagboekje _____	30
Tabel 11 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar methode van ontvangst _____	31
Tabel 12 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar geslacht _____	31
Tabel 13 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar leeftijd _____	32
Tabel 14 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar stadsdeel _____	32
Tabel 15 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar invuldag verplaatsingsdagboekje _____	33
Tabel 16 : Foutenmarge steekproef, op niveau stadsdelen en Gent totaliteit _____	34
Tabel 17 : Verdeling populatie _____	36
Tabel 18 : Verdeling netto gerealiseerde steekproef _____	36
Tabel 19 : Evaluatie verdeling netto gerealiseerde steekproef t.o.v. verdeling populatie _____	36
Tabel 20 : Vergelijking populatie en netto steekproef _____	37
Tabel 21 : Wegingcoëfficiënten _____	38
Tabel 22 : Voorbeeld van een frequentietabel _____	39
Tabel 23 : Voorbeeld van een kruistabel _____	40
Tabel 24 : Geslacht en leeftijd van de respondenten, naar stadsdeel _____	43
Tabel 25 : Geslacht en leeftijd van de respondenten, naar stadsdeel _____	44
Tabel 26 : Postcode van de respondenten, naar stadsdeel _____	44
Tabel 27 : Samenstelling van het huishouden _____	45
Tabel 28 : Hoogst behaalde diploma van de respondenten, naar stadsdeel _____	47
Tabel 29 : Gedetailleerd statuut van beroepsactieve respondenten, naar stadsdeel _____	49
Tabel 30 : Gedetailleerd statuut van niet-beroepsactieve respondenten, naar stadsdeel _____	49
Tabel 31 : Plaats van tewerkstelling/school van de respondenten, naar stadsdeel _____	51
Tabel 32 : Gemiddeld aantal gestolen fietsen, naar stadsdeel – respondenten van wie een fiets gestolen is in de laatste drie jaar _____	65
Tabel 33 : Type ongeval waarin men betrokken was, naar stadsdeel – respondenten die betrokken waren in een ongeval in Gent _____	68
Tabel 34 : Aangifte van ongeval bij politie, naar ernst van het ongeval – respondenten die betrokken waren bij een ongeval in Gent _____	70

Tabellen

Tabel 35 : Aangifte van ongeval bij politie, naar modus – respondenten die betrokken waren bij een ongeval in Gent (rijpercentages) _____	70
Tabel 36 : Kennis en gebruik stadsdiensten en -initiatieven m.b.t. mobiliteit _____	72
Tabel 37 : Kennis en gebruik stadsdiensten en -initiatieven m.b.t. mobiliteit, naar stadsdeel _____	73
Tabel 38 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Eigen wagen _____	79
Tabel 39 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Bedrijfswagen _____	80
Tabel 40 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Totaal aan wagens _____	80
Tabel 41 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Motor _____	81
Tabel 42 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Bromfiets _____	81
Tabel 43 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Fiets _____	82
Tabel 44 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Elektrisch voertuig _____	82
Tabel 45 : Verplaatsingsmiddel naar het werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die beroepsactief of studierend zijn _____	83
Tabel 46 : Verplaatsingsmiddel naar het werk / school, naar statuut – Respondenten die beroepsactief of studierend zijn (N=1.620) _____	84
Tabel 47 : Verplaatsingsmiddel naar school, naar leeftijd – Respondenten van 10 tot en met 18 jaar, die studierend zijn (N=251) _____	85
Tabel 48 : Verplaatsingsafstand en –tijd naar het werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die beroepsactief of studierend zijn (N=1.620) _____	85
Tabel 49 : Verplaatsingsafstand en –tijd, naar stadsdeel en tewerkstellingsstatuut – Respondenten die beroepsactief of studierend zijn (N=1.620) _____	86
Tabel 50 : Verplaatsingsmiddel naar het werk, naar afstand tot het werk – Respondenten die beroepsactief zijn _____	87
Tabel 51 : Verplaatsingsmiddel naar school, naar afstand tot de school – Respondenten die studeren _____	87
Tabel 52 : Verplaatsingsafstand en –tijd naar het werk / school, naar vervoersmiddel – Respondenten die beroepsactief of studierend zijn (N=1.620) _____	88
Tabel 53 : Postcode van werk/school, naar postcode woonplaats – Respondenten die beroepsactief of studierend zijn (N=1.620) _____	89
Tabel 54 : Stelplaats van fietsen thuis (eerste fiets), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 fiets hebben (N=2.013) _____	90
Tabel 55 : Stelplaats van fietsen thuis (tweede fiets), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 2 fietsen hebben (N=1.576) _____	91
Tabel 56 : Stelplaats van fietsen thuis (derde fiets), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 3 fietsen hebben (N=913) _____	91
Tabel 57 : Stelplaats van fietsen thuis (vierde fiets), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 4 fietsen hebben (N=610) _____	92
Tabel 58 : Stelplaats van alle fietsen thuis (maximum vier fietsen per respondent), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 fiets hebben (N=2.013 respondenten met 5.112 fietsen) _____	92
Tabel 59 : Stelplaats van fiets op werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die met fiets naar het werk / school gaan _____	93
Tabel 60 : Stelplaats van fiets op werk / school, naar postcode werk / school – Respondenten die met fiets naar het werk / school gaan BINNEN Gent (N=765) _____	94
Tabel 61 : Stelplaats van wagen(s) thuis (eerste wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 wagen hebben (N totaal=1.955) _____	107

Tabellen

Tabel 62 : Stelplaats van wagen(s) thuis (tweede wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 2 wagens hebben (N totaal=678)	108
Tabel 63 : Stelplaats van wagen(s) thuis (derde wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 3 wagens hebben (N totaal=96)	108
Tabel 64 : Stelplaats van alle wagens thuis (maximum drie wagens per respondent), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 wagen hebben (N totaal=1.955 respondenten met 2.729 wagens)	109
Tabel 65 : Stelplaats van wagen op werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die met wagen naar het werk / school gaan	110
Tabel 66 : Stelplaats van wagen op werk / school, naar postcode werk / school – Respondenten die met wagen naar het werk / school gaan BINNEN Gent (N totaal=792)	110
Tabel 67 : Parkeren van wagen op straat (op werk / school), naar postcode werk / school – Respondenten die op werk/school hun wagen op straat parkeren BINNEN Gent (N totaal=357)	111
Tabel 68 : Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag	119
Tabel 69 : Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen)	120
Tabel 70 : Vervoerswijze (Aantal ritten)	121
Tabel 71 : Gemiddeld afgelegde afstand per rit, naar vervoerswijze (Aantal ritten)	121
Tabel 72 : Motief om zich te verplaatsen (Aantal verplaatsingen)	122
Tabel 73 : Afstand van de verplaatsingen (Aantal verplaatsingen)	125
Tabel 74 : Gemiddeld aantal verplaatsingen/dag naar geslacht	128
Tabel 75 : Hoofdvervoerswijze, naar geslacht (Aantal verplaatsingen)	129
Tabel 76 : Gemiddeld aantal verplaatsingen/dag naar opleidingsniveau	130
Tabel 77 : Hoofdvervoerswijze, naar opleidingsniveau (Aantal verplaatsingen)	130
Tabel 78 : Aantal kilometer per dag, naar dag van de week (Afstand verplaatsingen)	150
Tabel 79 : Hoofdvervoerswijze (Afstand verplaatsingen)	151
Tabel 80 : Motief om zich te verplaatsen (Afstand verplaatsingen)	151
Tabel 81 : Gemiddeld aantal verplaatsingskilometers/dag, naar geslacht (Afstand verplaatsingen)	154
Tabel 82 : Hoofdvervoerswijze, naar geslacht (Afstand verplaatsingen)	154
Tabel 83 : Gemiddeld aantal verplaatsingskilometers/dag, naar opleidingsniveau (Afstand verplaatsingen)	155
Tabel 84 : Hoofdvervoerswijze, naar opleidingsniveau (Afstand verplaatsingen)	155

Figuren

Figuur 1: Kaart van de stad Gent en de verscheidene stadsdelen _____	21
Figuur 2: Samenstelling van het huishouden, naar leeftijd (N totaal=2.221) _____	46
Figuur 3 : Onderwijsniveau van de respondenten die hun schoolcarrière beëindigd hebben, naar stadsdeel (N totaal=1.934) _____	47
Figuur 4 : Tewerkstellingsstatuut van de respondenten, naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	48
Figuur 5 : Tewerkstellingsstatuut van de respondenten, naar stadsdeel (N totaal=1.630) _____	50
Figuur 6 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (1), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	53
Figuur 7 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (2), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	53
Figuur 8 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (3), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	54
Figuur 9 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (1), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	55
Figuur 10 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (2), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	56
Figuur 11 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (3), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	56
Figuur 12 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (1), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	57
Figuur 13 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (2), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	58
Figuur 14 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (3), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	58
Figuur 15 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen (1), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	59
Figuur 16 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen (2), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	60
Figuur 17 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen (3), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	61
Figuur 18 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen (4), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	62
Figuur 19 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen (5), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	63
Figuur 20 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – geluidshinder, naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	63
Figuur 21 : Fietsregistratie, naar stadsdeel – respondenten die een fiets hebben (N totaal=2.012) _____	64
Figuur 22 : Fiets van respondent gestolen, naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	65
Figuur 23 : Terugvinden van gestolen fiets, naar stadsdeel – respondenten van wie fiets ooit gestolen is (N totaal=949) _____	66
Figuur 24 : Aangifte van gestolen fiets, naar stadsdeel – respondenten van wie fiets ooit gestolen is (N totaal=949) _____	66
Figuur 25 : Zelf fiets gestolen, naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	67
Figuur 26 : Betrokkenheid bij ongeval in Gent, naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	67
Figuur 27 : Ernst van laatste ongeval in Gent, naar stadsdeel – respondenten die betrokken waren bij een ongeval in Gent (N totaal=1.127) _____	69
Figuur 28 : Aangifte bij politie van laatste ongeval, naar stadsdeel – respondenten die betrokken waren bij een ongeval in Gent (N totaal=1.127) _____	69
Figuur 29 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (1), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	74
Figuur 30 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (2), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	75
Figuur 31 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (3), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	75
Figuur 32 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (4), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	76
Figuur 33 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (5), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	76

Figuren

Figuur 34 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (6), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	77
Figuur 35 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (7), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	78
Figuur 36 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (8), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	78
Figuur 37 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (naar het werk), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	94
Figuur 38 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (naar het werk), naar stadsdeel – Enkel respondenten die werk hebben (N totaal=1.382) _____	95
Figuur 39 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (naar school), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	95
Figuur 40 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (naar school), naar stadsdeel – Enkel respondenten die naar school gaan (N totaal=1.166) _____	96
Figuur 41 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (iets/iemand wegbrengen/afhalen), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	96
Figuur 42 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (naar diensten), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	97
Figuur 43 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (boodschappen doen), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	97
Figuur 44 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (voor vrijetijdsactiviteiten), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	98
Figuur 45 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (voor fietstochten), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	98
Figuur 46 : Hebben van een abonnement voor het openbaar vervoer, naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	99
Figuur 47 : Hebben van een abonnement voor het openbaar vervoer, naar tewerkstellingsstatuut (N totaal=2.221) _____	99
Figuur 48 : Type abonnement voor het openbaar vervoer, naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	100
Figuur 49 : Financiële tussenkomst in abonnement voor het openbaar vervoer, naar stadsdeel – Respondenten met een abonnement voor het openbaar vervoer (N totaal=780) _____	100
Figuur 50 : Financiële tussenkomst in abonnement voor het openbaar vervoer, naar tewerkstellingsstatuut – Respondenten met een abonnement voor het openbaar vervoer (N totaal=780) _____	101
Figuur 51 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (naar het werk), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	101
Figuur 52 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (naar het werk), naar stadsdeel – Enkel respondenten die werk hebben (N totaal=1.382) _____	102
Figuur 53 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (naar school), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	102
Figuur 54 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (naar school), naar stadsdeel – Enkel respondenten die naar school gaan (N totaal=1.166) _____	103
Figuur 55 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (iets/iemand afhalen/wegbrengen), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	103
Figuur 56 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (naar diensten), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	104
Figuur 57 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (boodschappen doen), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	104
Figuur 58 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (voor vrijetijdsactiviteiten), naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	105
Figuur 59 : Hebben van een rijbewijs B, naar stadsdeel (N totaal=2.221) _____	106
Figuur 60 : Hebben van een rijbewijs B, naar onderwijsniveau (N totaal=2.221) _____	106
Figuur 61 : Hebben van een rijbewijs B, naar tewerkstellingsstatuut (N totaal=2.221) _____	107

Figuren

Figuur 62 : Parkeren van wagen op straat, naar stadsdeel – Respondenten die thuis hun wagen op straat parkeren (N totaal=1.092)	109
Figuur 63 : Parkeren van wagen op straat, naar stadsdeel – Respondenten die op werk/school hun wagen op straat parkeren (N totaal=492)	111
Figuur 64 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (naar het werk), naar stadsdeel (N totaal=2.221)	112
Figuur 65 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (naar het werk), naar stadsdeel – Enkel respondenten die werk hebben (N totaal=1.382)	112
Figuur 66 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (naar school), naar stadsdeel (N totaal=2.221)	113
Figuur 67 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (naar school), naar stadsdeel – Enkel respondenten die naar school gaan (N totaal=1.166)	113
Figuur 68 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (iets/iemand wegbrengen/afhalen), naar stadsdeel (N totaal=2.221)	114
Figuur 69 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (naar diensten), naar stadsdeel (N totaal=2.221)	114
Figuur 70 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (boodschappen doen), naar stadsdeel (N totaal=2.221)	115
Figuur 71 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (voor vrijetijdsactiviteiten), naar stadsdeel (N totaal=2.221)	115
Figuur 72 : Heeft respondent zich op de opgegeven dag verplaatst, naar dag van de week (N totaal=2.216)	118
Figuur 73 : Hoofdvervoerswijze, naar Motief (N totaal=5.779 verplaatsingen)	124
Figuur 74 : Motief, naar hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=3.491 verplaatsingen)	125
Figuur 75 : Afstand, naar hoofdvervoerswijze (N totaal=5.830 verplaatsingen)	126
Figuur 76 : Afstand, naar motief (N totaal=3.491 verplaatsingen)	128
Figuur 77 : Hoofdvervoerswijze, naar geslacht (Aantal verplaatsingen) (N totaal=5.839 verplaatsingen)	129
Figuur 78 : Tijdstip van de verplaatsingen, Algemeen (Aantal verplaatsingen) (N totaal=6.595 verplaatsingen)	132
Figuur 79 : Tijdstip van de verplaatsingen, Maandag (Aantal verplaatsingen) (N totaal=920 verplaatsingen)	132
Figuur 80 : Tijdstip van de verplaatsingen, Dinsdag (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.027 verplaatsingen)	133
Figuur 81 : Tijdstip van de verplaatsingen, Woensdag (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.002 verplaatsingen)	133
Figuur 82 : Tijdstip van de verplaatsingen, Donderdag (Aantal verplaatsingen) (N totaal=989 verplaatsingen)	134
Figuur 83 : Tijdstip van de verplaatsingen, Vrijdag (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.019 verplaatsingen)	134
Figuur 84 : Tijdstip van de verplaatsingen, Zaterdag (Aantal verplaatsingen) (N totaal=891 verplaatsingen)	135
Figuur 85 : Tijdstip van de verplaatsingen, Zondag (Aantal verplaatsingen) (N totaal=747 verplaatsingen)	135
Figuur 86 : Tijdstip van de verplaatsingen, Weekdagen (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.957 verplaatsingen)	136
Figuur 87 : Tijdstip van de verplaatsingen, Weekend (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.638 verplaatsingen)	136
Figuur 88 : Tijdstip van de verplaatsingen, naar dag van de week (Aantal verplaatsingen) (N totaal=6.595 verplaatsingen)	137
Figuur 89 : Tijdstip van de verplaatsingen – Algemeen, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=6.592 verplaatsingen)	138
Figuur 90 : Tijdstip van de verplaatsingen – Maandag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=918 verplaatsingen)	138
Figuur 91 : Tijdstip van de verplaatsingen – Dinsdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.026 verplaatsingen)	139

Figuren

Figuur 92 : Tijdstip van de verplaatsingen – Woensdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.002 verplaatsingen)	139
Figuur 93 : Tijdstip van de verplaatsingen – Donderdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=989 verplaatsingen)	140
Figuur 94 : Tijdstip van de verplaatsingen – Vrijdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.019 verplaatsingen)	140
Figuur 95 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zaterdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=891 verplaatsingen)	141
Figuur 96 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zondag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=747 verplaatsingen)	141
Figuur 97 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekdagen, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.955 verplaatsingen)	142
Figuur 98 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekend, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.638 verplaatsingen)	142
Figuur 99 : Tijdstip van de verplaatsingen, naar dag van de week en Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=6.592 verplaatsingen)	143
Figuur 100 : Tijdstip van de verplaatsingen – Algemeen, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=6.532 verplaatsingen)	144
Figuur 101 : Tijdstip van de verplaatsingen – Maandag, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=907 verplaatsingen)	144
Figuur 102 : Tijdstip van de verplaatsingen – Dinsdag, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.022 verplaatsingen)	145
Figuur 103 : Tijdstip van de verplaatsingen – Woensdag, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=994 verplaatsingen)	145
Figuur 104 : Tijdstip van de verplaatsingen – Donderdag, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=978 verplaatsingen)	146
Figuur 105 : Tijdstip van de verplaatsingen – Vrijdag, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.016 verplaatsingen)	146
Figuur 106 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zaterdag, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=884 verplaatsingen)	147
Figuur 107 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zondag, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=732 verplaatsingen)	147
Figuur 108 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekdagen, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.917 verplaatsingen)	148
Figuur 109 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekend, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.615 verplaatsingen)	148
Figuur 110 : Tijdstip van de verplaatsingen, naar dag van de week en Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=6.532 verplaatsingen)	149
Figuur 111 : Hoofdvervoerswijze, naar motief (Afstand verplaatsingen) (N totaal=66.993 km)	152
Figuur 112 : Motief, naar Hoofdvervoerswijze (Afstand verplaatsingen) (N totaal=41.040 km) (excl. motief 'naar huis')	153
Figuur 113 : Tijdstip van de verplaatsingen, Algemeen (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=63.380 kilometer)	157
Figuur 114 : Tijdstip van de verplaatsingen, Maandag (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=7.556 kilometer)	157
Figuur 115 : Tijdstip van de verplaatsingen, Dinsdag (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.454 kilometer)	158

Figuren

Figuur 116 : Tijdstip van de verplaatsingen, Woensdag (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=8.685 kilometer)	158
Figuur 117 : Tijdstip van de verplaatsingen, Donderdag (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.584 kilometer)	159
Figuur 118 : Tijdstip van de verplaatsingen, Vrijdag (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.884 kilometer)	159
Figuur 119 : Tijdstip van de verplaatsingen, Zaterdag (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=8.232 kilometer)	160
Figuur 120 : Tijdstip van de verplaatsingen, Zondag (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.984 kilometer)	160
Figuur 121 : Tijdstip van de verplaatsingen, Weekdagen (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=45.164 kilometer)	161
Figuur 122 : Tijdstip van de verplaatsingen, Weekend (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=18.216 kilometer)	161
Figuur 123 : Tijdstip van de verplaatsingen, naar dag van de week (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=63.380 kilometer)	162
Figuur 124 : Tijdstip van de verplaatsingen – Algemeen, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=63.372 kilometer)	163
Figuur 125 : Tijdstip van de verplaatsingen – Maandag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=7.548 kilometer)	163
Figuur 126 : Tijdstip van de verplaatsingen – Dinsdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.453 kilometer)	164
Figuur 127 : Tijdstip van de verplaatsingen – Woensdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=8.685 kilometer)	164
Figuur 128 : Tijdstip van de verplaatsingen – Donderdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.584 kilometer)	165
Figuur 129 : Tijdstip van de verplaatsingen – Vrijdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.884 kilometer)	165
Figuur 130 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zaterdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=8.232 kilometer)	166
Figuur 131 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zondag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.984 kilometer)	166
Figuur 132 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekdagen, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=45.155 kilometer)	167
Figuur 133 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekend, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=18.216 kilometer)	167
Figuur 134 : Tijdstip van de verplaatsingen, naar dag van de week en Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=63.372 kilometer)	168
Figuur 135 : Tijdstip van de verplaatsingen – Algemeen, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=62.755 kilometer)	169
Figuur 136 : Tijdstip van de verplaatsingen – Maandag, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=7.525 kilometer)	169
Figuur 137 : Tijdstip van de verplaatsingen – Dinsdag, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.398 kilometer)	170
Figuur 138 : Tijdstip van de verplaatsingen – Woensdag, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=8.513 kilometer)	170

Figuren

Figuur 139 : Tijdstip van de verplaatsingen – Donderdag, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.507 kilometer) _____	171
Figuur 140 : Tijdstip van de verplaatsingen – Vrijdag, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.847 kilometer) _____	171
Figuur 141 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zaterdag, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=8.208 kilometer) _____	172
Figuur 142 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zondag, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.757 kilometer) _____	172
Figuur 143 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekdagen, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=44.790 kilometer) _____	173
Figuur 144 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekend, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=17.965 kilometer) _____	173
Figuur 145 : Tijdstip van de verplaatsingen, naar dag van de week en Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=62.755 kilometer) _____	174

1. Algemeen

1.1 Situering en context studie

Met dit onderzoek wil de stad Gent een volledig – en actueel – beeld krijgen van het verplaatsingsgedrag van de inwoners van de stad Gent dat ruimtelijk voldoende gedetailleerd te zijn (meer ruimtelijk althans dan het onderzoek van het Vlaams Gewest in 2000-2001 naar het verplaatsingsgedrag van de inwoners van het stadsgewest Gent).

Het initiatief om een enquête naar het verplaatsingsgedrag te organiseren werd daarnaast ook genomen omdat andere studies zoals het leefbaarheidsonderzoek¹ beperkt bleven tot de aspecten auto- en fietsbezit, woon- en werkverkeer, vrijetijdsverplaatsing en gebruik openbaar vervoer.

De verkregen informatie uit dit onderzoek zal o.a. gebruikt worden – zo geeft de stad Gent aan – bij de opstelling en opvolging van mobiliteitsplannen, wijkcirculatieplannen en MOBER's, de communicatie naar en sensibilisatie van bewoners of om beleidskeuzes te onderbouwen.

Tot slot wenste de stad Gent ook een onderzoeksmethodologie en meetinstrument uit te werken met het oog op vervolgmetingen. 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.

1.2 Doel van de studie

Het doel van de studie is 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 schriftelijke bevraging.

¹ De 3^{de} meting van het leefbaarheidsonderzoek Gent werden uitgevoerd door M.A.S. (2009).

Volgende punten dienen geanalyseerd te worden :

- het verplaatsingsgedrag: het gebruik van de diverse verplaatsingsmodi te voet, fiets of openbaar vervoer en wagen zowel tijdens woon-werk verplaatsing als in de vrije tijd;
 - algemeen zoals opgenomen in de algemene vragenlijst (eerste luik);
 - in detail middels een verplaatsingsdagboekje (als annex aan de schriftelijke vragenlijst) waarbij per geënquêteerde een referentiedag wordt genomen (tweede luik);
- de mobiliteitsbeleving: toetsing hoe de burgers de huidige mobiliteit ervaren;
- het draagvlak: toetsing naar draagvlak voor de geplande mobiliteitsmaatregelen.

Naast het verplaatsingsgedrag wil de stad Gent ook peilen naar de **mentaliteit** bij de Gentenaars rond het thema mobiliteit.

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. Het laatste onderdeel van hoofdstuk 3 – punt 4 – betreft het "Verplaatsingsgedrag" waarbij in een eerste luik de resultaten van het eerder algemeen verplaatsingsgedrag worden opgenomen en in het tweede luik de resultaten van het gedetailleerd verplaatsingsgedrag (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.

In het kader van vervolgmetingen, worden in een vijfde hoofdstuk een aantal aanbevelingen geformuleerd ter verbetering van enerzijds de onderzoeksmethodologie en anderzijds het meetinstrument (d.i. de vragenlijst).

Tot slot kan in bijlage de vragenlijst (incl. verplaatsingsdagboekje) alsook het protocol (handleiding) voor datacleaning geraadpleegd worden.

2. Methodologie – technische rapportering

Het onderzoek werd uitgevoerd in vier fasen, met name :

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

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

2.1 Voorbereiding en opzet van het onderzoek

2.1.1 Methodiek van bevraging

De stad Gent opteerde de gegevens te verzamelen middels een 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.

Een eerste versie van vragenlijst werd opgemaakt door de Dienst Mobiliteit van de stad Gent. 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, ...)

Na herwerking werd de vragenlijst (inclusief verplaatsingsdagboekje) “getest”. De opzet van het uittesten van de vragenlijst (verplaatsingsdagboekje) is de vragenlijst te valideren door te verifiëren of deze beantwoordt aan de eisen van *volledigheid, verstaanbaarheid en resultaatgerichtheid*.

Er werden in totaal 9 proefinterviews afgenomen van respondenten die voldeden aan de criteria van de doelgroep d.w.z. alle leeftijden waren vertegenwoordigd en zowel mannen als vrouwen². De interviews werden afgenomen aan de hand van het ontwerp voor de vragenlijst alsof dit reële interviews waren. Dit moet toelaten te achterhalen waar zich eventuele onduidelijkheden situeren, zowel wat betreft de sequentie van de vragen, de formulering van de vraagstelling als de formulering van de antwoordmogelijkheden. Daaropvolgend werd de vragenlijst opnieuw met de respondenten vrij bediscussieerd.

Hierbij wordt onder andere ingegaan op :

- het ‘verstaan’ van de vragen;
- de ‘interpretatie’ die we aan de antwoorden moeten geven;
- de ‘categorisaties’ die de respondent maakt m.b.t. de thema's van het onderzoek;
- de ‘terminologie’ die de respondent gebruikt om deze fenomenen te benoemen;
- het ‘ontbreken’ van specifieke elementen in het enquêteformulier.

² 6 mannen en 3 vrouwen: telkens 1 prétest voor de leeftijdscategorieën: 10-17 jaar; 18-24 jaar; 25-34 jaar; 35-44 jaar; 45-54 jaar; 55-64 jaar; 65-74 jaar; 75+ jaar.

De resultaten van de proefinterviews werden gerapporteerd aan de stad Gent waarbij tegelijkertijd de waar nodig aangepaste vragenlijst (+ verplaatsingsdagboekje) werd voorgelegd. Dit voorstel werd met de Stad besproken waarna de vragenlijst (dagboek) gefinaliseerd werd.

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 & 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.

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 geboortjaar, de woonsituatie, de opleiding, de eventuele beroepsactiviteit en de woonplaats (straat en postcode) van zowel de woonplaats als de eventuele beroepsactiviteit/school van de respondent.

2.1.2.3 DEEL 2: MOBILITEITSBELEVING IN GENT

Dit gedeelte vangt aan met 15 uitspraken omtrent mobiliteitsbeleving waarvoor de respondenten kunnen aangeven in welke mate ze er al dan niet akkoord mee gaan³; wie wil kan ook bijkomende opmerkingen en suggesties formuleren.

Vervolgens volgen een aantal vragen omtrent fietsdiefstallen in Gent. Meer bepaald wordt de respondent gevraagd in welke mate hij/zij zelf reeds het slachtoffer is geweest van een of meerdere fietsdiefstallen in Gent, en of men aangifte heeft gedaan bij een eventuele diefstal. Tevens wordt de respondent gevraagd aan te geven of hij/zij zelf wel eens een fiets gestolen heeft in Gent.

Het tweede gedeelte van de vragenlijst wordt afgesloten met enkele vragen omtrent de aangifte van ongevallen in Gent. Was de respondent reeds betrokken bij een ongeval in Gent, in welke hoedanigheid was dit, wat was de ernst van het ongeval en heeft men er aangifte van gedaan?

2.1.2.4 DEEL 3: MOBILITEITSBELEID IN GENT

Met het gedeelte rond het mobiliteitsbeleid in Gent wordt enerzijds de kennis en het gebruik van een aantal initiatieven en Gentse stadsdiensten onderzocht. Hierbij ligt de focus voornamelijk op initiatieven en stadsdiensten met betrekking tot wandelen en fietsen.

Anderzijds worden een aantal stellingen geponeerd omtrent mobiliteit in Gent en de mate waarin de burger bij het uitstippelen van het mobiliteitsbeleid geïnformeerd/geconsulteerd wordt. Aan de hand van een 5-punten Likertschaal kan de respondent aangeven in welke mate hij/zij hier al dan niet akkoord mee gaat.

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

2.1.2.5 DEEL 4: VERPLAATSIJNGSGEDRAG & VERPLAATSIJNGSDAGBOEKJE

Aan de hand van de eerste vragen in dit laatste gedeelte van de vragenlijst wordt getracht een beeld te krijgen van de vervoersmiddelen waarover men in het gezin beschikt. Er wordt ook nagegaan met welk vervoersmiddel de respondent zich hoofdzakelijk verplaatst naar en van het werk of de school, welke de afstand van deze verplaatsing betreft, alsook welke tijd deze verplaatsing vraagt.

Vervolgens wordt aan de respondent een aantal redenen voorgelegd waarvoor hij/zij zich mogelijks verplaatst, met de vraag telkens de frequentie van de eventuele verplaatsing aan te duiden; dit voor verscheidene vervoersmiddelen.

³ Door middel van een 5-punten Likert schaal gaande van 'helemaal akkoord' tot 'helemaal niet akkoord'. Bijkomend was ook de antwoordmogelijkheid 'niet van toepassing' voorzien.

Ook het stallen/parkeren van vervoersmodi komt aan bod, dit zowel thuis als op het werk of de school.

De vragenlijst eindigt met een verplaatsingsdagboekje, waarbij de respondent – voor een welbepaalde dag in de week – gevraagd wordt in detail⁴ te noteren welke verplaatsingen hij/zij die dag gemaakt heeft.

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.

2.1.3.2 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

Steekproefgrootte⁵	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 stadsdelen⁶	Gent Noordoost: N=382 (N=400) Gent Zuidwest: N=381 (N=400) Gent Rand: N=383 (N=400) Gent Centrum: N=381 (N=400)

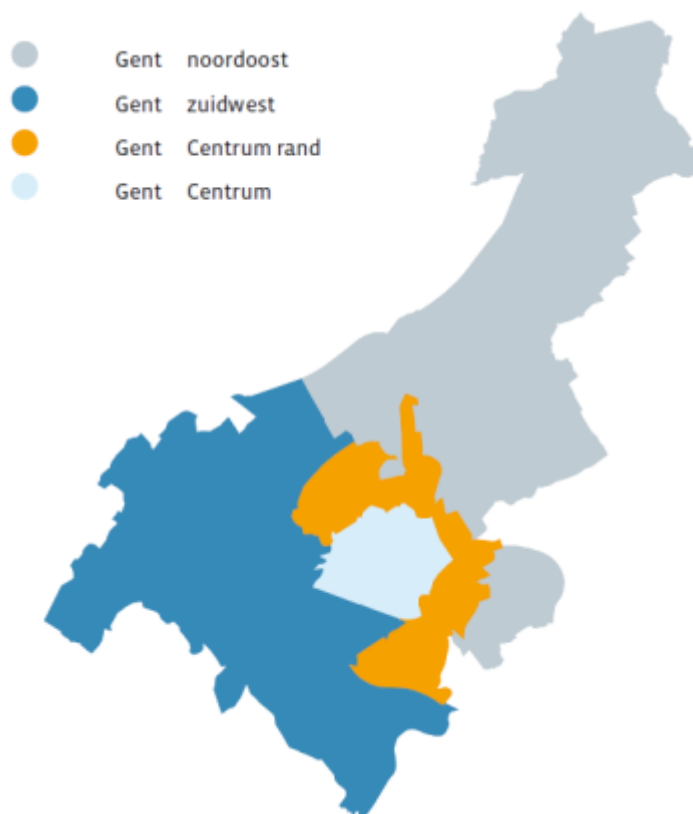
⁴ Er wordt onder meer gevraagd naar volgende gegevens: vertrekbestemming, vertrekkur, (eind)bestemming, aankomstuur, reden van verplaatsing en voor elk gebruikt vervoersmiddel de afstand en reisduur.

⁵ Gerapporteerde basis N.

⁶ 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.

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



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 steekproef⁷.

⁷ 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.

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

2.1.3.3 BRUTO-STEEKPROEFGROOTTE

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 onderzoeken⁸ 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 6.556 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 vragenlijst en verhoogde hierbij tevens de moeilijkheidsgraad, hetgeen de respons negatief kon beïnvloeden.

⁸ We verwijzen hierbij naar het Gentse Leefbaarheidsonderzoek (2010), het Mobiliteitsonderzoek (uitbreiding studie Leefbaarheid) (2010) en de bevraging van de CIVITAS-corridor (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 6.556 inwoners van Gent van 10 tot 79 jaar werden aangeschreven.

Het uitsturen van de 6.556 enquêtes gebeurde niet in één enkele keer, maar gespreid over 3 weken met 16 golven⁹. 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, 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.

Bij het opzetten van het schema voor de gespreide zending, werd tevens beslist geen verplaatsingsdagboekjes te laten invullen voor feestdagen en de daarmee samenhangende mogelijk verlengde weekends. Dit om vertekening door een afwijkend verplaatsingsgedrag op dergelijke dagen uit te sluiten. Ook de sluitingsdagen van De Post werden in rekening genomen bij het opmaken van het verzendingsschema.

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

⁹ Voor elke golf werd de representatieve verdeling in functie van geslacht, leeftijd en stadsdeel aangehouden.

Tabel 3 : Tijdschema betreffende het gespreid uitsturen van de zending

Golf	Aantal	Verzenddatum van de enquête	Verwachte aankomstdatum enquête bij respondent ¹⁰	Gevraagde invuldag verplaatsingsdagboekje
		Do 17-05-2012		
1	504	Vr 18-05-2012	Di 22-05-2012	Maandag
		Za 19-05-2012		
		Zo 20-05-2012		
2	504	Ma 21-05-2012	Wo 23-05-2012	Dinsdag
3	504	Di 22-05-2012	Do 24-05-2012	Woensdag
4	262			Donderdag
5	262	Wo 23-05-2012	Vr 25-05-2012	Vrijdag
	0	Do 24-05-2012		
6	422	Vr 25-05-2012	Wo 30-05-2012	Dinsdag
		Za 26-05-2012		
		Zo 27-05-2012		
		Ma 28-05-2012		
7	422	Di 29-05-2012	Do 31-05-2012	Woensdag
8	341			Donderdag
9	341	Wo 30-05-2012	Vr 01-06-2012	Vrijdag
10	459			Zaterdag
11	459	Do 31-05-2012	Ma 04-06-2012	Zondag
12	518	Vr 01-06-2012	Di 05-06-2012	Maandag
		Za 02-06-2012		
		Zo 03-06-2012		
	0	Ma 04-06-2012		
	0	Di 05-06-2012		
13	320			Donderdag
14	320	Wo 06-06-2012	Vr 08-06-2012	Vrijdag
15	459			Zaterdag
16	459	Do 07-06-2012	Ma 11-06-2012	Zondag
6.556				

De 6.556 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 de geschenken.

¹⁰ Verzenddatum + 2 dagen

Bij de opzet van een schriftelijke verzending wordt er steeds op toegezien dat alle mogelijke maatregelen tot maximalisatie van de respons zoveel als mogelijk worden opgevolgd. M.A.S. heeft zich hierbij laten leiden door deze die ontworpen zijn door Dillman¹¹ en beschreven in de 'Total Design Methode'.

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

Voor onderliggend onderzoek werd een brief voorzien, waarbij het taalgebruik werd aangepast aan alle doelgroepen van het onderzoek.

In het begeleidend / 'geofficialiseerd' schrijven – afgedrukt op briefpapier van de stad Gent en ondertekend door de Stadssecretaris en de Schepen van Openbare Werken en Mobiliteit – 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 wedstrijd waarbij mooie prijzen kunnen 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 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, ...). 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.

¹¹ Dillman, Total Design Method, 1978.

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 wedstrijd georganiseerd waarbij o.a. een citytrip naar Parijs, een plooi-fiets, een fiets-GPS, enz. verloot werd. 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 Openbare Werken en Mobiliteit.

2.2.3 Timing van het veldwerk

Het veldwerk startte op vrijdag 18 mei 2012 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 7 juni 2012. In totaal werden tijdens deze periode 16 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 14 juni 2012.

De uiterste datum van retour was intern vastgelegd op vrijdag 6 juli 2012. 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 introductiebrieven en vragenlijst	6.556	18-05-2012 tem 07-06-2012
Verzending herinneringsbrieven	6.052 ¹²	25-05-2012 tem 14-06-2012
Afsluitdatum		06-07-2012

2.2.4 Online – internetenquête

M.A.S. bood de 6.556 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 introductiebrieven. Tevens werd in de brieven aangegeven via welke internet-url en inlogcode men toegang kon krijgen tot de websurvey.

Het softwareprogramma dat hiervoor gebruikt werd (PHP-surveyor) 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.

¹² Eén groep respondenten (d.i. golf 1 zie Tabel 3) heeft geen herinneringsbrieven ontvangen, met name degenen die hun verplaatsingen voor maandag (21-05-2012) moesten invullen. Het uitsturen van een herinneringsbrieven zou betekenen dat de verplaatsingen van maandag 28 mei 2012 zouden ingevuld worden, zijnde een feestdag.

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 6.556 verzonden schriftelijke vragenlijsten, werden 2.068 exemplaren (al dan niet volledig) ingevuld naar M.A.S. teruggestuurd. 482 respondenten verkozen de enquête online in te vullen. In totaal ontving M.A.S. – zij het per post of via internet – aldus 2.550 (tenminste gedeeltelijk) ingevulde enquêtes.

De bruto-responsgraad – berekend op alle vragenlijsten die minstens gedeeltelijk zijn ingevuld – ligt zodoende op 39% (32% per post en 7% via internet).

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

Van de 2.550 (gedeeltelijk) ingevulde vragenlijsten bleken 2.227 vragenlijsten voldoende ingevuld (zie verder) om als geldig te worden beschouwd en in de analyse te worden opgenomen. De totale netto-responsgraad bedraagt aldus 34%. Het betreft 1.753 enquêtes die per post werden teruggestuurd en 474 enquêtes die online werden ingevuld.

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

Methode	Bruto ontvangen		Netto ontvangen	
	N	%	N	%
Per post	2.068	31,5%	1.753	26,7%
Via internet	482	7,4%	474	7,2%
6.556 enquêtes	2.550	38,9%	2.227	34,0%

Hoewel de medewerkingsgraad aan dit onderzoek bijzonder goed is (bruto 39%; netto 34%), blijft het feit dat een groot percentage van de aangeschreven inwoners niet heeft meegewerkt aan dit onderzoek (bruto 61%; netto 66%).

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	2.550	38,9%	2.227	34,0%
Non-respons	4.006	61,1%	4.329	66,0%
Totaal	6.556	100,0%	6.556	100,0%

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 42% en 36%. Ook de netto responsgraad blijkt significant te verschillen, zijnde 32% bij de mannen en 37% bij de vrouwen.

Tabel 7 : Overzicht responscijfers naar geslacht

Geslacht	Verzonden	Bruto		Netto	
	N	N	%	N	%
Man	3.407	1.231	36,1%	1.076	31,6%
Vrouw	3.149	1.319	41,9%	1.151	36,6%
Totaal	6.556	2.550	38,9%	2.227	34,0%

Voor wat betreft de (non-)respons in functie van de **leeftijd** van de respondent, zien we dat de bruto responsgraad bij de jongste leeftijdscategorie van 10 tot 19 jaar significant lager ligt dan bij de overige leeftijdscategorieën (respectievelijk 33% t.o.v. van 38% tot 46%).

Voorts noteren we de hoogste (bruto) medewerkingsgraad bij de respondenten in de leeftijdscategorieën 50 tot 59 jaar (45%) en 60 tot 69 jaar (46%). De respons ligt bij beide leeftijdscategorieën significant hoger dan bij de overige leeftijdscategorieën.

Indien we ons concentreren op de netto-responsgraad, blijft de significant lagere respons bij de jongste leeftijdscategorie overeind. Voor de overige leeftijdscategorieën stellen we vast dat de respons bij de 70 tot 79-jarigen significant lager ligt dan de respons bij de 30-39 jarigen en de 50-59 jarigen (respectievelijk 32% t.o.v. 37% en 38%).

Tabel 8 : Overzicht responscijfers naar leeftijd

Leeftijd	Verzonden		Bruto		Netto	
	N		N	%	N	%
10-19	960		315	32,8%	255	26,6%
20-29	1.571		596	37,9%	536	34,1%
30-39	1.232		477	38,7%	460	37,3%
40-49	1.017		391	38,4%	349	34,3%
50-59	709		318	44,9%	270	38,1%
60-69	568		260	45,8%	200	35,2%
70-79	499		193	38,7%	157	31,5%
Totaal	6.556		2.550	38,9%	2.227	34,0%

Zowel de bruto- als de netto-respons ligt significant lager bij respondenten die in Gent Rand wonen (29%) vergeleken met respondenten die in de overige **stadsdelen** wonen (34% tot 37%).

Tabel 9 : Overzicht responscijfers naar stadsdeel

Stadsdeel	Verzonden		Bruto		Netto	
	N		N	%	N	%
Centrum	1.771		736	41,6%	659	37,2%
Noordoost	1.649		665	40,3%	567	34,4%
Rand	1.852		615	33,2%	542	29,3%
Zuidwest	1.284		534	41,6%	459	35,7%
Totaal	6.556		2.550	38,9%	2.227	34,0%

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 2.227 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	1.022	364	35,6%	310	30,0%
Dinsdag	926	380	41,0%	331	35,7%
Woensdag	926	351	37,9%	304	32,8%
Donderdag	923	356	38,6%	316	34,2%
Vrijdag	923	361	39,1%	313	33,9%
Zaterdag	918	381	41,5%	333	36,3%
Zondag	918	357	38,9%	320	34,9%
Totaal	6.556	2.550	38,9%	2.227	34,0%

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

Zoals hierboven reeds werd aangehaald, hebben 2.227 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 1.886 respondenten tevens het tweede luik – zijnde het verplaatsingsdagboekje – in te vullen.

Na een zeer intensief en doorgedreven nazicht en datacleaning van de antwoorden in het verplaatsingsboekje konden finaal in totaal 1.682 verplaatsingsdagboekjes als valide weerhouden worden (dus 204 respondenten hebben nagelaten het verplaatsingsdagboekje (correct) in te vullen). De data van deze 1.682 geldige verplaatsingsboekjes vormen de basis van de analyses die gericht zijn op de verwerking van de gegevens van het verplaatsingsboekje.

Gelet op de moeilijkheidsgraad van het verplaatsingsdagboekje is een valide percentage van 89% bijzonder goed.

Ongeacht men het verplaatsingsdagboekje schriftelijk of online heeft ingevuld, naar validiteit van het verplaatsingsdagboekje kan geen verschil tussen beide methodes worden vastgesteld.

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

Methode	Verplaatsing gemaakt		Valide ingevuld	
	N	N	N	%
Per post	1.469		1.316	89,6%
Via internet	417		366	87,8%
Totaal	1.886		1.682	89,2%

Negen op de tien mannen (91%) die minstens een verplaatsing gemaakt hebben, noteerden dit correct in hun verplaatsingsdagboekje. Bij de vrouwen ligt dit percentage op 88%; het betreft 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	N	%
Man	914		827	90,5%
Vrouw	972		855	88,0%
Totaal	1.886		1.682	89,2%

Hoe ouder de respondent, hoe minder goed het verplaatsingsdagboekje werd ingevuld. Het aandeel dat zijn/haar verplaatsingen valide genoteerd heeft, ligt in de drie oudste leeftijdsgroepen (50 tem 79 jaar; valide ingevuld: 73%-86%) significant lager dan bij de drie jongste leeftijdsgroepen (10 tem 39 jaar; valide ingevuld: 92%-93%). Bij de 40 tot 49-jarigen zien we dat 89% het verplaatsingsdagboekje geldig heeft ingevuld, een significant hoger aandeel dan bij de 60 tot 79-jarigen (73%-81%). Tot slot blijkt ook bij de 50 tot 59-jarigen een groter aandeel het verplaatsingsdagboekje geldig te hebben ingevuld dan bij de 70 tot 79-jarigen (resp. 86% t.o.v. 73%).

Tabel 13 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar leeftijd

Leeftijd	Verplaatsing gemaakt		Valide ingevuld	
	N		N	%
10 – 19	214		198	92,5%
20 – 29	483		444	91,9%
30 – 39	413		382	92,5%
40 – 49	304		271	89,1%
50 – 59	232		200	86,2%
60 – 69	139		113	81,3%
70 – 79	101		74	73,3%
Totaal	1.886		1.682	89,2%

Voor wat betreft het stadsdeel waarin de respondent woonachtig is, kan één significant verschil worden vastgesteld: vergeleken met de respondenten uit het Centrum, hebben respondenten uit Zuidwest hun verplaatsingsdagboekje minder goed ingevuld (resp. 91% valide t.o.v. 86% valide).

Tabel 14 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar stadsdeel

Stadsdeel	Verplaatsing gemaakt		Valide ingevuld	
	N		N	%
Centrum	569		515	90,5%
Noordoost	478		431	90,2%
Rand	450		400	88,9%
Zuidwest	389		336	86,4%
Totaal	1.886		1.682	89,2%

Over het algemeen werden de verplaatsingsdagboekjes voor de verschillende dagen van de week op gelijke wijze ingevuld. Wel stellen we vast dat voor 'vrijdag' het aandeel valide ingevuld 93% bedraagt, een aandeel dat significant hoger is dan voor 'woensdag' (m.n. 87%) en 'zaterdag' (m.n. 85%).

Tabel 15 : Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar invuldag verplaatsingsdagboekje

Invuldag	Verplaatsing gemaakt	Valide ingevuld	
	N	N	%
Maandag	263	237	90,1%
Dinsdag	288	260	90,3%
Woensdag	267	233	87,3%
Donderdag	281	253	90,0%
Vrijdag	268	248	92,5%
Zaterdag	285	243	85,3%
Zondag	234	208	88,9%
Totaal	1.886	1.682	89,2%

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. Daarbij diende ook 90% van de 'batterij-vragen'¹³ ingevuld te zijn om als valide enquête te worden weerhouden.

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, ...

In bijlage is het protocol van de datacleaning opgenomen. Dit biedt enerzijds een kader om de resultaten van voorliggend onderzoek te kunnen interpreteren. Bovendien biedt dit protocol – in het kader van vervolgmetingen – een praktische leidraad.

¹³ Een batterij-vraag is een vraag die meerdere stellingen/uitspraken omvat (bijvoorbeeld vraag 8 in de vragenlijst).

2.2.7 Betrouwbaarheid en representativiteit van de steekproef

De netto steekproefgrootte (of de gerapporteerde basis – valide volledig ingevulde enquêtes) bedraagt 2.227 enquêtes. Met een betrouwbaarheidsinterval van 95% geeft de respectievelijk steekproefgrootte op het niveau van de stad Gent een foutenmarge van maximaal 2,1%. Het **betrouwbaarheidsniveau** geeft weer hoe vaak het werkelijke percentage van de populatie dat een antwoord zou kiezen, binnen deze foutenmarge ligt, m.a.w. in welke mate we erop kunnen vertrouwen dat de antwoorden die de respondenten hebben ingegeven, correct zijn. Concreet betekent dit dus dat telkens we een antwoordpercentage in de steekproef zien, we er 95% zeker van kunnen zijn, dat het werkelijke percentage (van de gehele Gentse populatie) maximaal 2,1% afwijkt in negatieve of positieve zin.

De betrouwbaarheid van de resultaten hangt samen met de steekproefgrootte, hoe meer respondenten in de steekproef, hoe groter de betrouwbaarheid dat hun antwoorden geëxtrapoleerd kunnen worden naar de populatie. Om die reden ligt de betrouwbaarheid op het niveau van de stadsdelen lager dan op het niveau van de stad Gent. In tabel 16 wordt een overzicht gegeven van de foutenmarges op het niveau van de stadsdelen en stellen we vast dat deze variëren tussen 3,8% en 4,6%; hetgeen ruim onder de 5% foutenmarge ligt die door de stad Gent vooropgesteld was.

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

Stadsdeel	Aantal in populatie	Aantal in steekproef	Betrouwbaarheidsniveau	Foutenmarge
Centrum	37.187	659	95%	3,8%
Noordoost	51.797	567	95%	4,1%
Rand	77.189	542	95%	4,2%
Zuidwest	39.322	459	95%	4,6%
Gent totaliteit	206.031	2.227	95%	2,1%

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

Zoals we eerder zagen, is non-respons een factor die de representativiteit van de steekproef in het gedrang kan brengen. Subgroepen die in de steekproef over- of ondervertegenwoordigd zijn, kunnen ervoor zorgen dat de resultaten van de steekproef niet generaliseerbaar zijn naar de gehele populatie. Uit het non-respons onderzoek (zie 2.2.5) 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 12% hoger ligt dan in de populatie. Anderzijds blijkt het aandeel respondenten uit Gent Rand 13% 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.

Fout! Gebruik het tabblad Start om Heading 1 toe te passen op de tekst die u hier wilt weergeven.

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	0,9%	1,1%	4,4%	5,7%	3,8%	2,9%	1,9%	1,7%	1,4%	1,4%	1,2%	1,2%	0,6%	1,3%	29,6%
Gent Noordoost	1,5%	1,4%	2,0%	2,3%	2,7%	2,6%	2,4%	2,2%	2,1%	1,7%	1,3%	1,4%	0,9%	1,1%	25,5%
Gent Rand	1,5%	1,5%	2,3%	3,4%	2,5%	3,1%	2,0%	2,2%	1,2%	1,3%	1,0%	0,9%	0,8%	0,6%	24,3%
Gent Zuidwest	1,8%	1,7%	1,9%	2,1%	1,3%	1,8%	1,8%	1,6%	1,5%	1,6%	1,0%	1,0%	0,8%	0,9%	20,6%
Gent Totaal	5,7%	5,7%	10,6%	13,5%	10,3%	10,3%	8,0%	7,6%	6,1%	6,0%	4,5%	4,5%	3,1%	4,0%	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	0,4%	0,5%	1,9%	3,2%	1,6%	1,3%	0,5%	0,6%	0,2%	0,3%	0,4%	0,2%	0,0%	0,4%	11,5%
Gent Noordoost	-0,2%	-0,2%	0,2%	0,6%	0,6%	0,4%	0,1%	-0,1%	0,0%	-0,3%	-0,2%	-0,1%	-0,3%	-0,3%	0,3%
Gent Rand	-1,0%	-1,0%	-1,4%	-0,5%	-1,8%	-0,6%	-1,0%	-0,5%	-1,2%	-1,1%	-0,7%	-1,0%	-0,3%	-1,0%	-13,2%
Gent Zuidwest	0,5%	0,5%	0,5%	0,7%	0,0%	0,4%	0,2%	0,0%	-0,1%	0,0%	-0,3%	-0,4%	-0,2%	-0,3%	1,5%
Gent Totaal	-0,4%	-0,2%	1,2%	3,9%	0,4%	1,5%	-0,2%	0,0%	-1,0%	-1,1%	-0,8%	-1,2%	-0,8%	-1,2%	100,0%

Tabel 20 : Vergelijking populatie en netto steekproef

Leeftijd	Populatie		Netto steekproef	
	N	%	N	%
Man	102.903	50,0%	1.076	48,3%
Vrouw	103.128	50,1%	1.151	51,7%
10-19 jaar	12.490	12,0%	255	11,5%
20-29 jaar	39.120	19,0%*	536	24,1%*
30-39 jaar	38.720	18,8%*	460	20,7%*
40-49 jaar	32.786	15,9%	349	15,7%
50-59 jaar	29.440	14,3%*	270	12,1%*
60-69 jaar	22.615	11,0%*	200	9,0%*
70-79 jaar	18.680	9,1%*	157	7,1%*
Centrum	37.187	18,1%*	659	29,6%*
Noordoost	51.797	25,2%	567	25,5%
Rand	77.189	37,6%*	542	24,3%*
Zuidwest	39.322	19,1%	459	20,6%
Totaal	206.031	100,0%	2.227	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 48% mannen en 52% 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 en 30 tot 39-jarigen oververtegenwoordigd in de steekproef. Anderzijds blijken de oudere leeftijdsgroepen van 50 tot 79 jaar ondervertegenwoordigd te zijn in de steekproef. 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 (30%) en significant minder respondenten uit Gent Rand (24%) 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	0,617	0,523	0,564	0,446	0,581	0,547	0,722	0,640	0,845	0,764	0,682	0,804	0,998	0,724
Gent Noordoost	1,113	1,165	0,896	0,760	0,778	0,825	0,954	1,052	0,976	1,196	1,132	1,053	1,311	1,264
Gent Rand	1,708	1,629	1,607	1,144	1,712	1,199	1,491	1,211	2,042	1,905	1,685	2,086	1,412	2,711
Gent Zuidwest	0,705	0,702	0,740	0,660	1,029	0,799	0,909	1,020	1,034	0,994	1,278	1,376	1,217	1,304

Indien we als voorbeeld mannen van 10 tot 19 jaar uit Gent Centrum nemen, blijkt hun aandeel in de populatie 0,5815% te zijn; in de steekproef bedraagt hun aandeel 0,943%. De wegingcoëfficiënt wordt bekomen door het aandeel in de populatie te delen door het aandeel in de steekproef; in dit voorbeeld geeft dit $0,5815/0,943=0,617$. Dit betekent concreet dat elke man van 10 tot 19 jaar uit Gent Centrum in de steekproef het gewicht 0,617 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 0,446, de grootste 2,711; gezien het aantal respondenten waarop de wegingscoëfficiënten betrekking hebben, stelt dit geen problemen.

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 / geregistreerd?	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 categorische¹⁴ 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.

¹⁴ Categorische variabelen zijn variabelen die als waarden geen getallen aannemen, maar in plaats daarvan bijvoorbeeld: kenmerken, categorieën of klassewaarden. Bijvoorbeeld: man/vrouw, dagelijks/minstens wekelijks/ongeveer wekelijks/..., enz.

Wanneer de afhankelijke variabele een numerieke¹⁵ 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 test¹⁶ 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 ordinale¹⁷ 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.

¹⁵ Numerische variabelen zijn variabelen die als waarden een getal aannemen. Bijvoorbeeld: leeftijd, aantal personen met wie men samenwoont, enz.

¹⁶ De post-hoc test die gebruikt werd, betreft Tukey.

¹⁷ Een ordinale variabele betreft een categorische variabele waarbij een rangorde in de waarden kan worden aangebracht. Bijvoorbeeld: dagelijks/minstens wekelijks/ongeveer wekelijks/...

3. Resultaten onderzoek

LEESWIJZER

- De netto-respons bedraagt 2.227 enquêtes. Door een weging toe te passen (zie 2.2.7) verkrijgt men voor Gent in zijn geheel 2.221 valide ingevulde enquêtes. De analyses zijn telkens gebeurd op de gewogen cijfers, waarbij het totaal dus steeds 2.221 enquêtes bedraagt.
- 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'.
- In de tabellen in het tabellenrapport staat steeds het 'valide kolom-percentage'. Dit is het percentage berekend op de 'valide basis'. Onder 'valide basis' dient men te begrijpen: de totale basis (= aantal respondenten die de vraag moesten beantwoorden) minus de missings (= aantal respondenten die de vraag moesten beantwoorden, maar dit niet gedaan hebben).
- Omwille van leesbaarheid van de grafieken zijn doorgaans percentages < 4% 'weggelaten'.
- Significante verschillen zijn berekend voor elk stadsdeel ten opzichte van Gent totaal; deze berekening is niet gebeurd voor de stadsdelen onderling!
- Correlaties (Pearsons correlatie en Spearman Rho) wordt 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 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.

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 de verscheidene stadsdelen.

Tabel 24 : Geslacht en leeftijd van de respondenten, naar stadsdeel

Geslacht	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Jongen/man	206	51,2	276	49,3	418	50,1	209	49,2	1109	49,9
Meisje/vrouw	196	48,8	284	50,7	416	49,9	216	50,8	1112	50,1
Totaal	402	100,0	560	100,0	834	100,0	425	100,0	2221	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>

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 7% van de respondenten tot de jongste leeftijdscategorie van 10 tot 19 jaar te behoren, hetgeen significant lager is dan we terugvinden voor Gent Totaal (12%). Daartegenover staat dat 28% van de respondenten 20 tot 29 jaar oud is, een significant verschil ten aanzien van 19% voor Gent Totaal.

Ook in Gent Noordoost vinden we een verschil voor wat betreft de leeftijdscategorie 20 tot 29 jaar, zij het dat we hier significant minder respondenten (14%) terugvinden t.o.v. Gent Totaal (19%).

Dezelfde conclusie kunnen we trekken voor Gent Zuidwest, met 15% respondenten van 20 tot 29 jaar. Bijkomend blijkt ook het percentage 30 tot 39-jarigen in dit stadsdeel significant lager te zijn (15%) dan het percentage voor Gent in zijn totaliteit (19%).

Gent Centrum Rand kent dezelfde verhoudingen qua leeftijd dan Gent in zijn totaliteit.

Tabel 25 : Geslacht en leeftijd van de respondenten, naar stadsdeel

Leeftijd	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
10 - 19 jaar	26	6,5	74	13,2	112	13,4	54	12,7	266	12,0
20 - 29 jaar	111	27,7	79	14,1	171	20,4	61	14,5	422	19,0
30 - 39 jaar	85	21,1	94	16,7	177	21,2	62	14,6	418	18,8
40 - 49 jaar	54	13,4	101	18,0	128	15,3	71	16,7	354	15,9
50 - 59 jaar	51	12,6	90	16,1	106	12,8	70	16,4	317	14,3
60 - 69 jaar	39	9,8	65	11,7	80	9,6	58	13,7	244	11,0
70 - 79 jaar	36	8,9	57	10,1	61	7,3	48	11,3	201	9,0
Totaal	402	100,0	560	100,0	834	100,0	425	100,0	2221	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Gemiddelde	41,0		42,9		39,6		44,1		41,5	

Gemiddeld zijn de respondenten 42 jaar oud.

De **gemiddelde leeftijd** van de respondenten in Gent Centrum Rand blijkt significant lager te zijn dan deze voor Gent in zijn totaliteit, met name respectievelijk 40 jaar t.o.v. 42 jaar. In Gent Zuidwest ligt de gemiddelde leeftijd dan weer hoger, zijnde 44 jaar.

De gemiddelde leeftijd in Gent Centrum en Gent Noordoost wijkt niet af van deze voor Gent Totaal.

De helft van de respondenten (49%) heeft als **postcode** 9000. Eén op zeven respondenten (14%) laat weten postcode 9050 te hebben en één op tien respondenten (11%) hebben 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 26 : Postcode van de respondenten, naar stadsdeel

Geslacht	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
9000	402	100,0	21	3,8	569	68,2	91	21,4	1083	48,8
9030	0	0,0	0	0,0	0	0,0	111	26,2	111	5,0
9031	0	0,0	0	0,0	0	0,0	124	29,2	124	5,6
9032	0	0,0	108	19,2	2	0,2	0	0,0	109	4,9
9040	0	0,0	152	27,2	87	10,4	0	0,0	239	10,8
9041	0	0,0	126	22,5	0	0,0	0	0,0	126	5,7
9042	0	0,0	14	2,5	0	0,0	0	0,0	14	0,6
9050	0	0,0	139	24,8	176	21,1	0	0,0	315	14,2
9051	0	0,0	0	0,0	0	0,0	42	9,9	42	1,9
9052	0	0,0	0	0,0	0	0,0	57	13,4	57	2,6
Totaal	402	100,0	560	100,0	834	100,0	425	100,0	2221	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

3.1.2 Samenstelling van het huishouden

Een vijfde van de respondenten (22%) geeft aan alleenstaand te zijn, 18% zonder kinderen en 5% met kinderen. Voorts geeft nog eens 4% aan in een éénoudergezin te wonen.

Meer dan de helft van de respondenten (58%) is gehuwd of woont samen met een partner; we onderscheiden hierbij 30% zonder kinderen en 28% met kinderen. Daarnaast laat nog eens 11% van de respondenten weten in een tweeoudergezin te wonen.

De overige 4% van de respondenten geeft aan een nog andere woonsituatie te hebben.

Tabel 27 : Samenstelling van het huishouden

Gezinssituatie	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Alleenstaand zonder kinderen	112	28,0	67	12,1	164	19,7	51	12,0	395	17,8
Alleenstaand met kinderen	14	3,4	19	3,5	53	6,4	17	4,0	103	4,7
Inwonend bij ouders in éénoudergezin	12	2,9	16	2,8	48	5,7	15	3,5	90	4,1
Inwonend bij ouders in tweeoudergezin	24	6,0	75	13,6	92	11,0	58	13,7	249	11,3
Gehuwd/samenwonend zonder kinderen	131	32,5	171	30,7	220	26,4	153	35,9	674	30,4
Gehuwd/samenwonend met kinderen	83	20,8	194	34,9	216	26,0	124	29,1	618	27,9
Andere woonsituatie	26	6,4	13	2,4	40	4,9	8	1,8	87	3,9
Totaal	401	100,0	556	100,0	833	100,0	425	100,0	2216	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,1</i>	<i>3</i>	<i>0,6</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>6</i>	<i>0,2</i>

De **woonsituatie** van de respondenten in de verscheidene stadsdelen komt niet geheel overeen met deze van Gent in zijn totaliteit. Voor wat betreft Gent Centrum zien we significant meer respondenten die alleen wonen zonder kinderen (28% t.o.v. 18%), alsook meer respondenten met een 'andere' woonsituatie (6% t.o.v. 4%). Daartegenover zijn er in Gent Centrum minder respondenten die aangeven bij hun ouders (tweeoudergezin) te wonen (6% t.o.v. 11%), alsook minder die stellen samen te wonen met partner en kinderen (21% t.o.v. 28%).

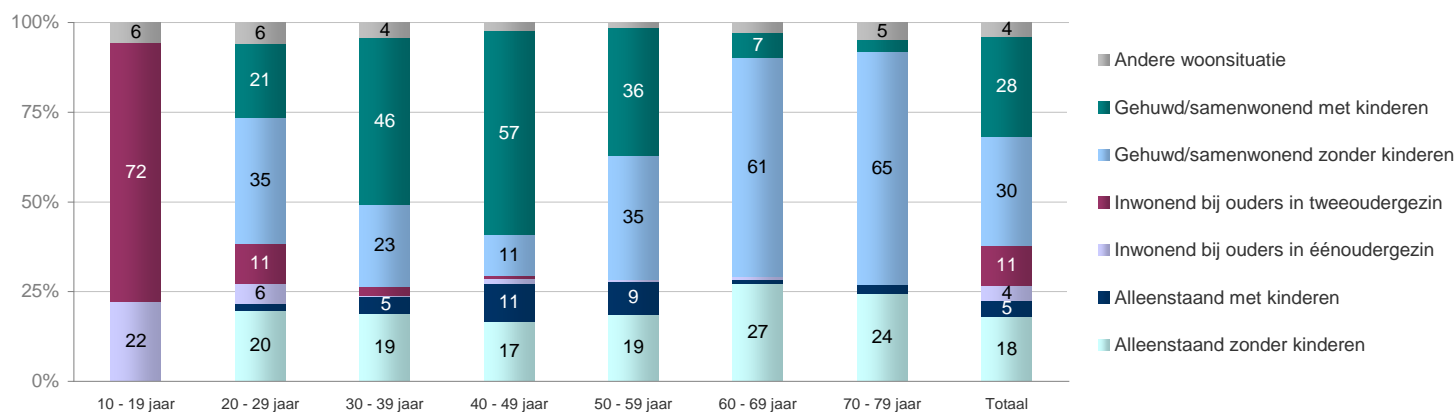
Het aantal respondenten dat alleen woont zonder kinderen blijkt in Gent Noordoost hoger te zijn dan in Gent, met name respectievelijk 12% t.o.v. 18%. Ook het aandeel samenwonenden/gehuwden met kinderen ligt er significant hoger (35% t.o.v. 28%).

De woonsituatie in Gent Centrum Rand wijkt af in de zin dat er meer respondenten zijn die inwonen bij hun ouders in een éénoudergezin (6% t.o.v. 4%). Anderzijds zijn er minder respondenten die samenwonen of gehuwd zijn zonder kinderen (26% t.o.v. 30%).

Net zoals Gent Noordoost, blijken er in Gent Zuidwest minder respondenten te wonen die alleenstaand zijn zonder kinderen (12% t.o.v. 18%). Voorts geven significant meer respondenten aan dat ze samenwonen of gehuwd zijn zonder kinderen (36% t.o.v. 30%). We vinden er ook minder respondenten terug met een 'andere' woonsituatie (2% t.o.v. 4%).

De woonsituatie van de respondenten kan ook bekeken worden naar leeftijd. In de jongste leeftijdscategorie (10 tot 19 jaar) geeft een vijfde van de respondenten (22%) aan dat ze inwonen bij een alleenstaande ouder. Zeven op tien (72%) woont in een tweoudergezin en 6% kent een andere woonsituatie. Bij de 20 tot 29-jarigen is 22% alleenstaand (2% met kinderen), 56% is gehuwd of samenwonend (21% met kinderen) en 17% woont in bij de ouders (6% in een éénoudergezin). Een vierde van de 30 tot 39-jarigen (24%) is alleenstaand (5% met kinderen); 70% woont samen met een partner (46% met kinderen). Ook bij de respondenten die 40 tot 49 jaar oud zijn, vinden we ongeveer een vierde terug die alleenstaand zijn (27%; 11% met kinderen), 57% woont samen met partner en kinderen; 11% woont samen met een partner zonder kinderen. Bij de 50 tot 59-jarigen daalt het aandeel dat samenwoont met partner en kinderen tot 36%; anderzijds zijn er meer respondenten die samenwonen met hun partner zonder kinderen (35%). Bijna drie op tien zijn alleenstaand (28%). Tot slot zien we dat de woonsituatie van de twee oudste leeftijdsgroepen in het onderzoek min of meer gelijk is: iets meer dan een vierde is alleenstaand en zes op tien woont samen met een partner zonder kinderen.

Figuur 2: Samenstelling van het huishouden, naar leeftijd (N totaal=2.221)



3.1.3 Onderwijsniveau

Bijna de helft van de respondenten (48%) heeft een diploma hoger onderwijs. Voorts heeft 25% een diploma hoger secundair onderwijs als hoogst behaalde diploma en 11% een diploma lager secundair onderwijs¹⁸. Bijna 1 op de 6 respondenten (16%) heeft geen diploma of hooguit een diploma lager onderwijs.

In de hierboven vernoemde cijfers zijn ook de respondenten opgenomen die momenteel nog steeds naar school gaan; hun hoogst behaalde diploma zal/kan aldus nog wijzigen.

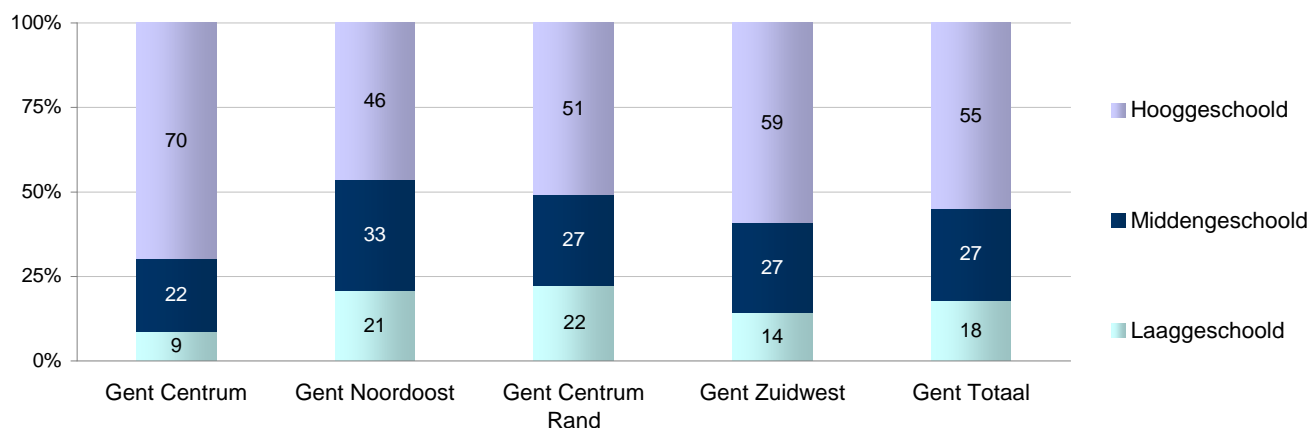
¹⁸ Ook de respondenten met een diploma buitengewoon onderwijs (BUSO) behoren hiertoe.

Figuur 3 geeft enkel het onderwijsniveau weer van respondenten die hun schoolcarrière reeds beëindigd hebben. Bijna een vijfde (18%) blijkt laaggeschoold, 27% is middengeschoold en iets meer dan de helft (55%) is hooggeschoold.

Tabel 28 : Hoogst behaalde diploma van de respondenten, naar stadsdeel

Hoogst behaalde diploma	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Geen diploma	2	0,5	0	0,0	14	1,6	1	0,2	17	0,7
Lager onderwijs	24	6,0	96	17,1	154	18,5	59	14,0	333	15,0
Buitengewoon onderwijs	2	0,6	2	0,4	12	1,4	1	0,3	17	0,8
Lager beroeps of technisch onderwijs	18	4,0	37	6,5	62	7,4	23	5,3	137	6,2
Lager middelbaar onderwijs	10	2,4	36	6,5	27	3,2	15	3,4	87	3,9
Hoger beroeps of technisch onderwijs	45	11,1	95	17,0	123	14,8	61	14,4	324	14,6
Hoger middelbaar onderwijs	43	10,6	67	11,9	75	9,0	45	10,7	230	10,4
Hoger niet-universitair onderwijs (korte type)	82	20,3	121	21,6	159	19,1	91	21,5	453	20,4
Hoger niet-universitair onderwijs (lange type)	34	8,4	21	3,8	54	6,5	39	9,1	148	6,7
Universitair onderwijs	145	36,0	85	15,1	155	18,5	89	21,1	473	21,3
Totaal	401	100,0	559	100,0	834	100,0	425	100,0	2219	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,1</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>2</i>	<i>0,1</i>

Figuur 3 : Onderwijsniveau van de respondenten die hun schoolcarrière beëindigd hebben, naar stadsdeel (N totaal=1.934)



Zoals in bovenstaande figuur kan worden vastgesteld, blijkt het onderwijsniveau van de respondenten in de verscheidene stadsdelen te verschillen van dit voor geheel Gent. Zo blijkt het onderwijsniveau van de respondenten uit Gent Centrum hoger te liggen dan dit voor Gent in zijn totaliteit: het aandeel hooggeschoold bedraagt er 70% t.o.v. 55% in geheel Gent; ook het aandeel laag- en middengeschoolden ligt er significant lager. In Gent Noordoost zijn er iets meer middengeschoolden (33% t.o.v. 27%) en iets minder hooggeschoolden (46% t.o.v. 55%) dan in geheel Gent. Tot slot telt Gent Centrum Rand een hoger aandeel laaggeschoolden dan we terugvinden in geheel Gent (22% t.o.v. 18%).

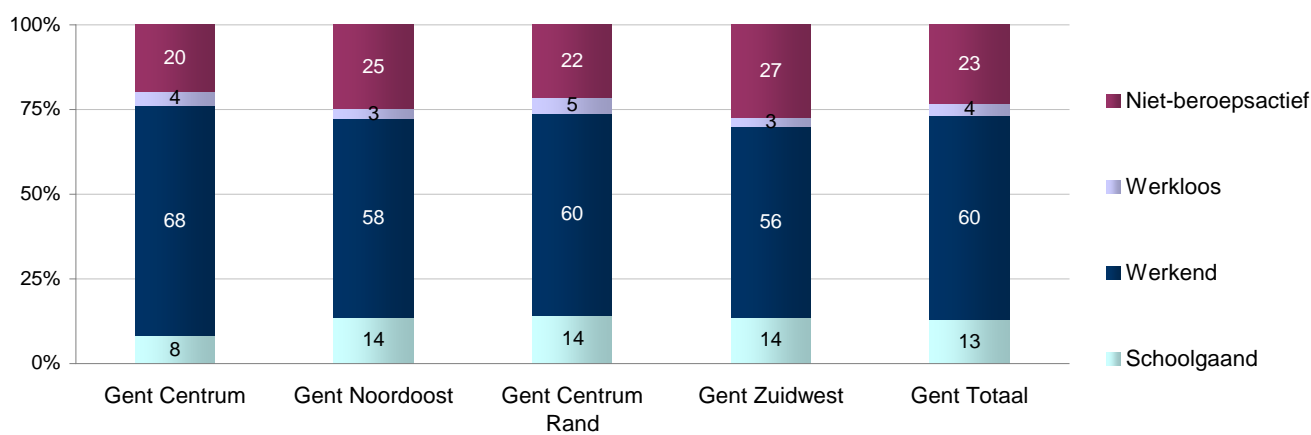
Het onderwijsniveau van de respondenten uit Gent Zuidwest wijkt niet significant af van dit in geheel Gent.

3.1.4 Tewerkstellingsstatuut

Bijna één op zeven respondenten (13%) gaat op dit moment nog steeds naar school. Zes op tien respondenten (60%) zijn momenteel beroepsactief, 4% geeft aan werkloos te zijn. Voorts laat bijna een vierde (23%) weten niet meer beroepsactief te zijn.

Enkel Gent Centrum wijkt significant af van Gent in zijn totaliteit: het aantal schoolgaande respondenten ligt er lager (8% t.o.v. 13%) en het aantal beroepsactieve respondenten is er hoger (68% t.o.v. 60%).

Figuur 4 : Tewerkstellingsstatuut van de respondenten, naar stadsdeel (N totaal=2.221)



In de hierna volgende tabel worden de **beroepsactieve** respondenten meer in detail bekeken. De zes op tien respondenten die aangeven beroepsactief te zijn, betreffen voornamelijk respondenten met een bediend statuut (44%): 27% gewoon bedienden, 13% ambtenaren en 4% kaderpersoneel. Voorts vinden we nog 9% arbeiders en 6% met een zelfstandig of vrij beroep.

In Gent Centrum vinden we significant minder arbeiders dan in geheel Gent, met name 4% t.o.v. 9%. Daarentegen laten meer respondenten uit Gent Centrum weten een zelfstandig of vrij beroep te hebben, respectievelijk 7% en 4% ten opzichte van 5% en 2% in geheel Gent. In zijn geheel beschouwd blijkt tevens het aandeel bedienden in Gent Centrum hoger te liggen dan in geheel Gent (50% t.o.v. 44%). In Gent Noordoost vinden we dan weer minder respondenten met een zelfstandig statuut terug dan in geheel Gent (2% t.o.v. 5%). Tot slot blijkt het aandeel gewoon bedienden in Gent Zuidwest lager te liggen dan in geheel Gent, zijnde 22% ten opzichte van 27%. Wanneer we alle bedienden samen beschouwen, blijkt dit aandeel in Gent Zuidwest niet af te wijken van dit voor geheel Gent (40% t.o.v. 44%).

Voor wat betreft Gent Centrum Rand kan geen verschil met Gent in zijn totaliteit worden vastgesteld naar het beroepsactieve statuut van de respondenten.

Tabel 29 : Gedetailleerd statuut van beroepsactieve respondenten, naar stadsdeel

Tewerkstellingsstatuut	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Schoolgaand	33	8,1	76	13,6	119	14,2	58	13,6	285	12,9
Werkend :	273	68,0	327	58,5	496	59,5	239	56,3	1335	60,2
Arbeider	17	4,2	63	11,3	95	11,5	28	6,7	204	9,2
Bediende	119	29,7	149	26,6	234	28,0	94	22,1	595	26,8
Ambtenaar	59	14,7	76	13,6	92	11,1	56	13,3	284	12,8
Kaderpersoneel	25	6,2	22	4,0	22	2,6	22	5,1	90	4,1
Zelfstandige	29	7,2	11	2,0	32	3,9	27	6,4	100	4,5
Vrij beroep	15	3,8	2	0,4	10	1,2	9	2,2	36	1,6
Ander antwoord	9	2,2	4	0,7	11	1,3	3	0,7	26	1,2
Werkloos	17	4,2	17	3,1	39	4,7	11	2,7	85	3,8
Niet-beroepsactief	79	19,7	138	24,8	179	21,5	116	27,4	513	23,1
Totaal	402	100,0	559	100,0	833	100,0	424	100,0	2218	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>2</i>	<i>0,2</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>3</i>	<i>0,2</i>

De **niet-beroepsactieve** respondenten bestaan voor het merendeel – zie hiervoor tabel 30 – uit (brug)gepensioneerden. De overige niet-beroepsactieve respondenten betreffen 3% arbeidsongeschikten en 2% huismannen/vrouwen.

Tabel 30 : Gedetailleerd statuut van niet-beroepsactieve respondenten, naar stadsdeel

Tewerkstellingsstatuut	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Schoolgaand	33	8,1	76	13,6	119	14,2	58	13,6	285	12,9
Werkend	273	68,0	327	58,5	496	59,5	239	56,3	1335	60,2
Werkloos	17	4,2	17	3,1	39	4,7	11	2,7	85	3,8
Niet-beroepsactief	79	19,7	138	24,8	179	21,5	116	27,4	513	23,1
Huisman/vrouw	7	1,8	12	2,2	19	2,2	8	1,9	46	2,1
(Brug)gepensionoord	61	15,2	116	20,7	122	14,6	100	23,5	398	18,0
Arbeidsongeschikt	9	2,2	10	1,8	39	4,7	7	1,8	65	2,9
Ander antwoord	2	0,5	1	0,2	0	0,0	1	0,2	4	0,2
Totaal	402	100,0	559	100,0	833	100,0	424	100,0	2218	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>2</i>	<i>0,2</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>3</i>	<i>0,2</i>

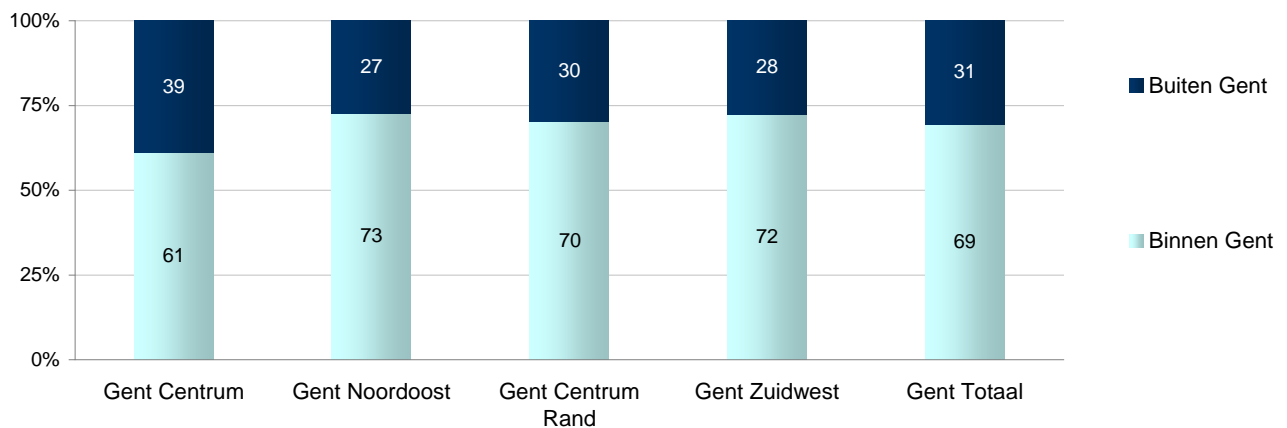
Bovenstaande tabel geeft aan dat in Gent Centrum Rand 15% van de respondenten (brug)gepensionoord zijn. Dit is significant minder dan we terugvinden voor Gent in zijn totaliteit, zijnde 18%. Anderzijds ligt het aandeel dat arbeidsongeschikt is, er hoger, met name 5% t.o.v. 3%. In Gent Zuidwest vinden we dan meer respondenten die (brug)gepensionoord zijn terug vergeleken met de cijfers voor geheel Gent, met name 24% t.o.v. 18%.

Er kan geen verschil worden vastgesteld naar het niet-beroepsactieve statuut van de respondenten in Gent Centrum en Gent Noordoost, wanneer we deze vergelijken met Gent in zijn totaliteit.

Respondenten werd gevraagd de postcode te noteren van de **plaats waar hun werkplaats of school** gelegen is. Van alle respondenten die naar school gaan of werken, dient drie op tien (31%) zich te verplaatsen buiten Gent. Bij zeven op tien respondenten (69%) is de school of werkplaats binnen Gent gelegen.

Enkel voor wat betreft de respondenten woonachtig in Gent Centrum kan een verschil worden vastgesteld met Gent in zijn totaliteit: Gent Centrum telt een groter aandeel respondenten dat zich buiten Gent dient te verplaatsen om naar school of het werk te gaan (39% t.o.v. 31%).

Figuur 5 : Tewerkstellingsstatuut van de respondenten, naar stadsdeel (N totaal=1.630)¹⁹



Tabel 31 geeft een meer gedetailleerd beeld van de respondenten die zich **buiten Gent** dienen te verplaatsen om naar school of het werk te gaan. De 31% respondenten waarop dit betrekking heeft, begeven zich naar volgende locaties: 14% blijft binnen Oost-Vlaanderen, 8% verplaatst zich naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 4% gaat richting West-Vlaanderen, 3% maakt de verplaatsing tot de provincie Antwerpen en 2% gaat naar school of werkt in Vlaams-Brabant. Drie respondenten geven aan naar school te gaan of te werken in Wallonië of het buitenland; zes respondenten geven aan dat ze geen vaste werkplaats hebben en aldus geen postcode kunnen opgeven.

¹⁹ We stelden reeds vast dat het aantal schoolgaande en werkende respondenten 1.620 bedraagt (zie Tabel 29). Het feit dat meer respondenten (N=1.630) de postcode opgeven van hun werkplaats of school, kan verklaard worden door niet-beroepsactieve respondenten die aangeven naar school te gaan.

Tabel 31 : Plaats van tewerkstelling/school van de respondenten, naar stadsdeel

Plaats werk/school	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Binnen Gent	183	61,0	292	72,6	424	70,1	215	72,4	1114	69,5
Buiten Gent:	117	39,0	110	27,4	181	29,9	82	27,6	490	30,5
Antwerpen	12	3,9	14	3,5	17	2,7	12	3,9	54	3,4
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	38	12,5	20	5,1	48	8,0	20	6,8	126	7,9
Oost-Vlaanderen (excl. Gent)	38	12,7	62	15,3	80	13,2	37	12,5	216	13,5
Vlaams Brabant	7	2,3	5	1,3	11	1,7	3	1,2	26	1,6
West-Vlaanderen	18	5,9	6	1,5	25	4,1	10	3,2	58	3,6
Wallonië	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,1
Nederland	1	0,2	1	0,2	0	0,0	0	0,0	2	0,1
Buitenland (excl. Nederland)	1	0,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,0
Varieert	3	1,0	2	0,4	1	0,2	0	0,0	6	0,4
Totaal	301	100,0	402	100,0	605	100,0	296	100,0	1605	100,0
<i>Geen antwoord</i>	6	1,9	4	1,0	9	1,4	7	2,3	25	1,6

Uit de analyse blijkt dat meer respondenten uit Gent Centrum zich naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest begeven voor hun school of werk dan respondenten uit Gent in zijn totaliteit, met name 13% ten opzichte van 8%. Voor wat betreft de respondenten woonachtig in Gent Noordoost: een kleiner aandeel van hen maakt de verplaatsing naar West-Vlaanderen in vergelijking met het totaal van Gent (2% t.o.v. 4%).

Voor wat betreft Gent Centrum Rand en Gent Zuidwest kan geen verschil met Gent in zijn totaliteit worden vastgesteld.

3.2 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.

In een tweede punt proberen we een beeld te krijgen van de fietsdiefstallen in Gent en of men hier al dan niet aangifte van doet bij de politie. Ook de mate waarin aangifte wordt gedaan van ongevallen – steeds in het kader van mobiliteit – in het algemeen, wordt beschouwd.

3.2.1 Mobiliteitsbeleving in de buurt

Aan de hand van vijftien 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 en tot slot met de wagen.

3.2.1.1 TE VOET

Meer dan zes op tien respondenten (65%) zijn van mening dat het **aangenaam wandelen** is in hun buurt; 20% gaat zelfs helemaal akkoord met deze uitspraak. Eén op zes respondenten vindt het echter niet aangenaam wandelen in hun buurt. Een vijfde van de respondenten (20%) blijft neutraal; 2% sprak zich niet uit.

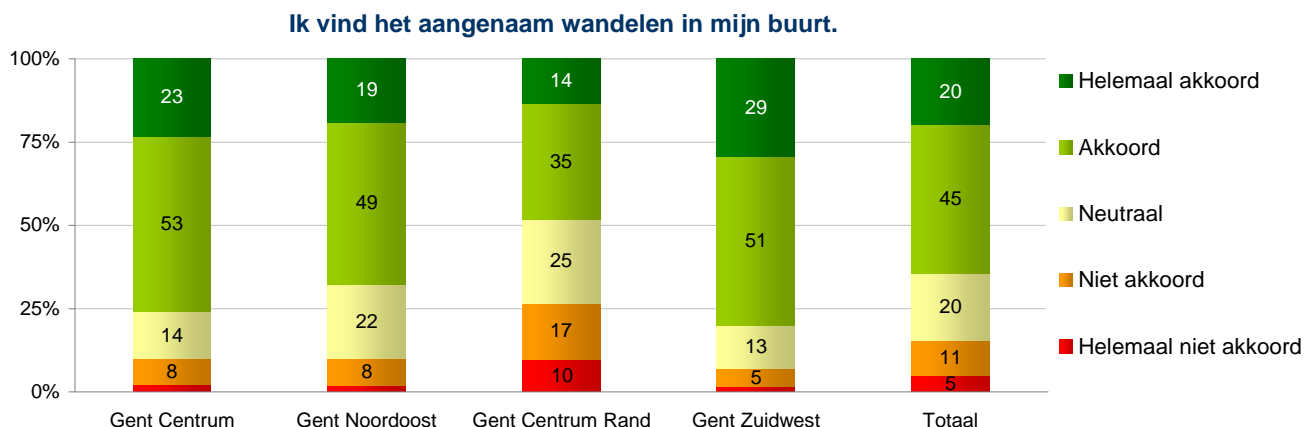
Het **stadsdeel** waarin men woont, beïnvloedt hoe respondenten het wandelen in hun buurt ervaren. Zo vinden we in Gent Zuidwest en Gent Centrum significant meer respondenten terug die het aangenaam wandelen vinden in hun buurt wanneer we dit vergelijken met Gent in zijn totaliteit (respectievelijk 80% en 76% t.o.v. 64%). Daartegenover staat een hoger aandeel respondenten uit Gent Centrum Rand die het niet aangenaam wandelen vinden in hun buurt (27% t.o.v. 15%). Hoewel voor Gent Noordoost het aandeel respondenten die het niet aangenaam wandelen vinden in hun buurt lager is dan voor geheel Gent (10% t.o.v. 15%), vinden we geen verschil naar het aandeel respondenten die het wel aangenaam wandelen vinden in hun buurt.

Voorts kan nog een zwakke negatieve correlatie (-0,043) met de **leeftijd** van de respondent worden vastgesteld²⁰, alsook een zwakke positieve correlatie (0,070) met het **diploma** van de respondent²¹.

²⁰ Te interpreteren als: "Hoe ouder de respondent, hoe meer negatief de mening omtrent het aangenaam kunnen wandelen in de buurt".

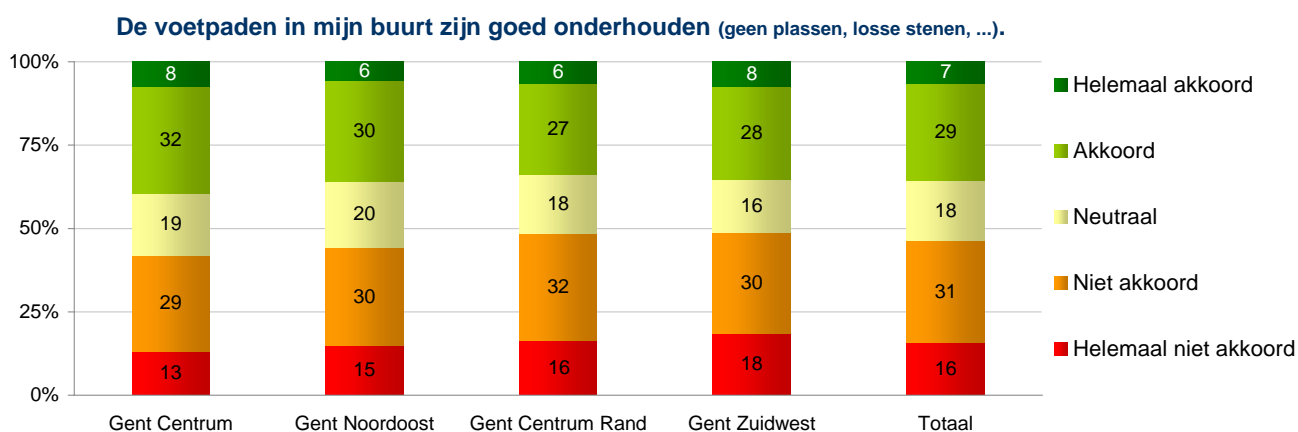
Naar **geslacht** vinden we geen verschil: mannen en vrouwen vinden het in dezelfde mate aangenaam wandelen in de buurt.

Figuur 6 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (1), naar stadsdeel (N totaal=2.221)²²



Bijna de helft van de respondenten (46%) is ontevreden over het **onderhoud van de voetpaden** in de buurt. Een vijfde (18%) staat hier neutraal tegenover. 36% van de respondenten geeft aan tevreden te zijn over het onderhoud van de voetpaden in de buurt.

Figuur 7 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (2), naar stadsdeel (N totaal=2.221)²³



²¹ Te interpreteren als: "Hoe hoger opgeleid de respondent, hoe meer positief de mening omtrent het aangenaam kunnen wandelen in de buurt".

²² De percentages in Figuur 6 betreffen 'valide kolom percentages'. Respondenten die geen antwoord gegeven hebben (N=20) of 'niet van toepassing' aanduiden (N=20), zijn niet inbegrepen. Het betreft 2% van alle respondenten.

²³ De percentages in Figuur 7 betreffen 'valide kolom percentages'. Respondenten die geen antwoord gegeven hebben (N=14) of 'niet van toepassing' aanduiden (N=74), zijn niet inbegrepen. Het betreft 4% van alle respondenten.

De mening van de respondenten omtrent het onderhoud van de voetpaden in de buurt is onafhankelijk van het **stadsdeel** waarin men woont. Wel kan een zwak negatief verband (-0,101) met de **leeftijd** van de respondent worden vastgesteld, alsook een zwakke positieve correlatie (0,085) met het **diploma** van de respondent.

Mannen zijn positiever over het onderhoud van de voetpaden in de buurt dan **vrouwen**: respectievelijk 39% gaat (helemaal) akkoord met deze uitspraak t.a.v. 33% bij de vrouwen. Omgekeerd vindt 43% van de mannen dat de voetpaden in de buurt niet goed onderhouden zijn, terwijl dit aandeel bij de vrouwen stijgt tot 49%.

De helft van de respondenten (48%) 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.

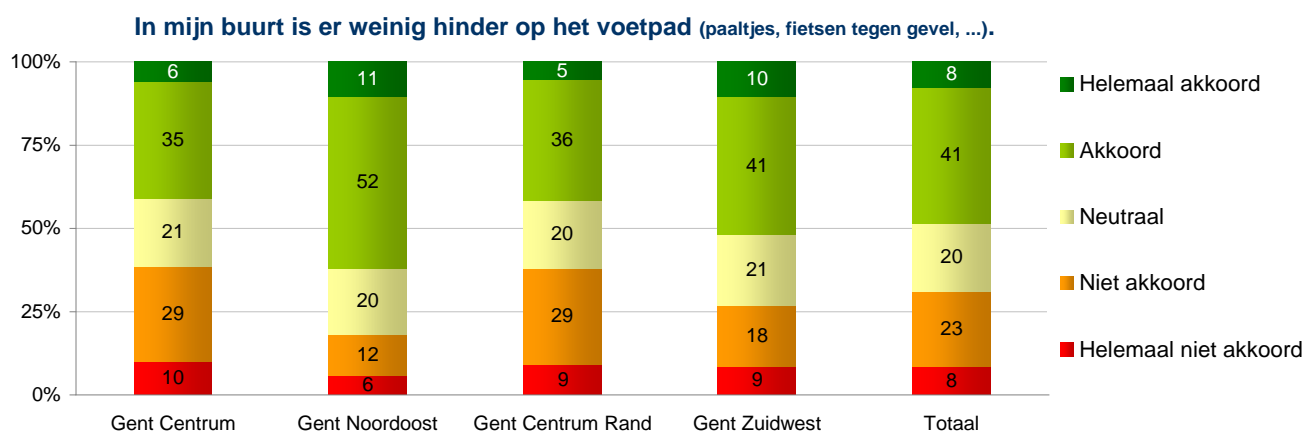
Respondenten in Gent Centrum en Gent Centrum Rand ondervinden significant vaker hinder van paaltjes, fietsen tegen gevels, enz. op het voetpad in vergelijking met Gent in zijn geheel, met name respectievelijk 39% en 38% t.o.v. 31%. In Gent Noordoost zien we het tegendeel: 62% ondervindt weinig hinder op het voetpad terwijl dit voor het geheel van Gent 48% bedraagt.

De hinder op het voetpad in Gent Zuidwest wijkt niet af van deze in geheel Gent.

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 (-0,052).

Noch het **diploma**, noch het **geslacht**, heeft een invloed op hoe men over dit onderwerp denkt.

Figuur 8 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – te voet (3), naar stadsdeel (N totaal=2.221)²⁴



²⁴ De percentages in Figuur 8 betreffen 'valide kolom percentages'. Respondenten die geen antwoord gegeven hebben (N=13) of 'niet van toepassing' aanduiden (N=79), zijn niet inbegrepen. Het betreft 4% van alle respondenten.

3.2.1.2 MET DE FIETS

De helft van de respondenten (53%) voelt zich **veilig op de fiets** wanneer ze door hun buurt fietsen. Toch geeft een vierde van de respondenten (26%) aan dat ze zich op de fiets niet zo veilig voelen in hun buurt. Een vijfde antwoordt neutraal; 10% sprak zich niet uit.

Inwoners uit Gent Noordoost voelen zich veiliger op de fiets in hun buurt vergeleken met het geheel van Gent (61% t.o.v. 53%). Het tegenovergestelde stellen we vast voor de respondenten uit Gent Centrum Rand: 34% voelt zich niet veilig op de fiets ten opzichte van 26% in geheel Gent.

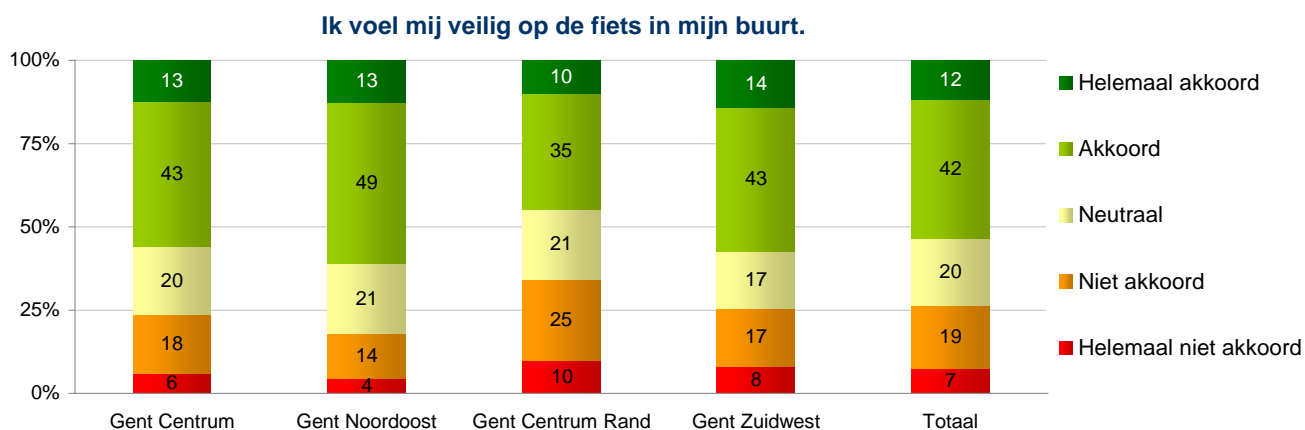
Voor wat betreft Gent Centrum en Gent Zuidwest kan geen verschil met Gent in zijn totaliteit worden vastgesteld.

Er bestaat een zwakke negatieve correlatie (-0,066) met de **leeftijd** van de respondent.

Ook blijkt dat hoe hoger **opgeleid** de respondent, hoe meer hij/zij zich in de buurt veilig voelt op de fiets (0,123).

Tussen **mannen en vrouwen** kan geen verschil worden vastgesteld.

Figuur 9 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (1), naar stadsdeel (N totaal=2.221)²⁵



De meningen over het **goed onderhouden zijn van de fietspaden in de buurt** zijn verdeeld. 38% vindt dit het geval terwijl 32% aangeeft dat de fietspaden niet goed onderhouden zijn. Voorts stelt een grote groep respondenten (29%) zich neutraal op en heeft 15% van alle respondenten zich niet uitgesproken over dit onderwerp.

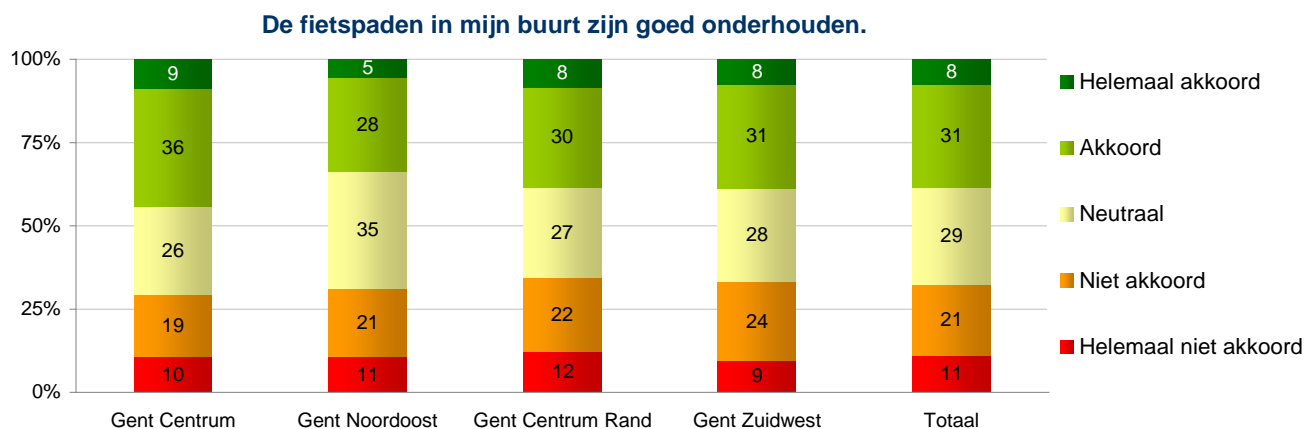
De respondenten uit Gent Centrum geven vaker aan dat de fietspaden in de buurt goed onderhouden zijn, met name 44% ten opzichte van 38% voor geheel Gent. In Gent Noordoost zijn er meer respondenten die hiertegenover een neutrale houding aannemen dan in geheel Gent (35% t.o.v. 29%).

De mening van de respondenten uit Gent Centrum Rand en Gent Zuidwest wijkt niet af van deze voor geheel Gent.

²⁵ De percentages in Figuur 9 betreffen 'valide kolom percentages'. Respondenten die geen antwoord gegeven hebben (N=22) of 'niet van toepassing' aanduiden (N=191), zijn niet inbegrepen. Het betreft 10% van alle respondenten.

De mening van de respondent omtrent het goed onderhouden zijn van de fietspaden in de buurt staat los van zijn **geslacht, leeftijd en diploma**.

Figuur 10 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (2), naar stadsdeel (N totaal=2.221)²⁶

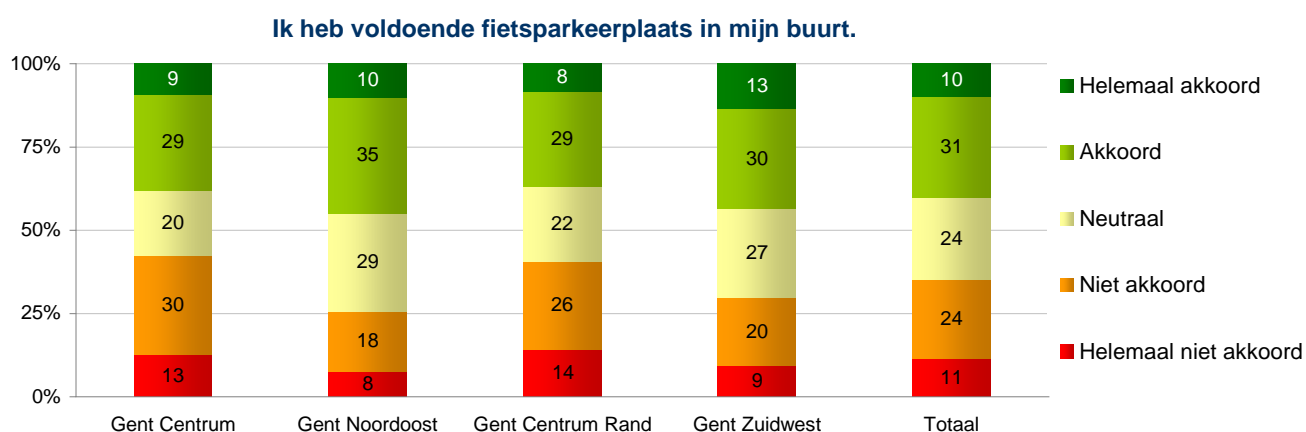


Vier op tien respondenten (40%) zijn van mening dat er **voldoende fietsparkeerplaatsen** zijn in hun buurt. Bijna evenzoveel echter (35%) zijn de tegenovergestelde mening toegedaan. Een vierde van de respondenten (24%) stelt zich neutraal op en 12% van de respondenten wou/kon zich niet uitspreken over het aantal fietsparkeerplaatsen in de buurt.

De ontevredenheid over het aantal fietsparkeerplaatsen is groter bij de inwoners van Gent Centrum en Gent Centrum Rand vergeleken met het geheel van Gent (resp. 42% en 41% ontevreden t.o.v. 35% in geheel Gent). In Gent Noordoost en Gent Zuidwest ligt het aantal ontevreden respondenten dan weer significant lager (resp. 26% en 30% t.o.v. 35%).

Mannen en vrouwen delen een zelfde mening over het aanbod van fietsparkeerplaatsen in de buurt. Ook de **leeftijd** en het **diploma** van de respondent blijken geen invloed te hebben op hoe men denkt over het aantal fietsparkeerplaatsen in zijn/haar buurt.

Figuur 11 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de fiets (3), naar stadsdeel (N totaal=2.221)²⁷



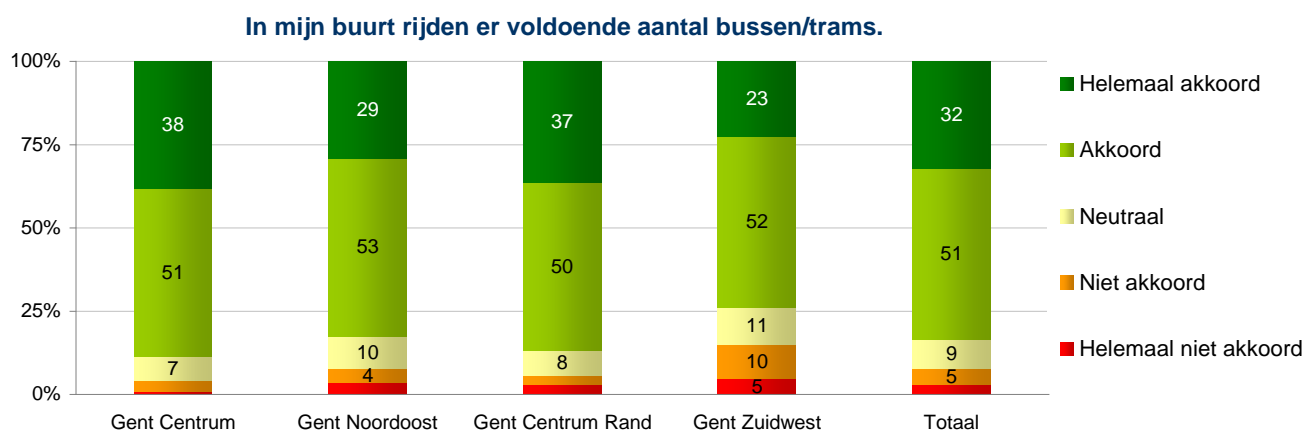
²⁶ De percentages in Figuur 10 betreffen 'valide kolom percentages'. Respondenten die geen antwoord gegeven hebben (N=24) of 'niet van toepassing' aanduiden (N=305), zijn niet inbegrepen. Het betreft 15% van alle respondenten.

²⁷ De percentages in Figuur 11 betreffen 'valide kolom percentages'. Respondenten die geen antwoord gegeven hebben (N=31) of 'niet van toepassing' aanduiden (N=244), zijn niet inbegrepen. Het betreft 12% van alle respondenten.

3.2.1.3 MET HET OPENBAAR VERVOER

De tevredenheid over het **aanbod van bussen en trams** in de buurt is groot: 84% laat weten dat er voldoende bussen/trams in de buurt rijden. Eén op tien respondenten (9%) stelt zich neutraal op; 8% is ontevreden over het aanbod van bussen en trams in de buurt.

Figuur 12 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (1), naar stadsdeel (N totaal=2.221)²⁸



De respondenten uit Gent Centrum en Gent Centrum Rand zijn meer van mening dat er voldoende bussen en trams in hun buurt rijden vergeleken met het geheel van Gent (respectievelijk 89% en 87% t.o.v. 84%). De respondenten uit Gent Zuidwest zijn op hun beurt dan weer minder tevreden over het aanbod van bussen en trams in de buurt: 15% is ontevreden ten opzichte van 8% voor het geheel van Gent.

Gent Noordoost wijkt niet af van Gent in zijn totaliteit.

Enkel met **leeftijd** kan een zwakke negatieve correlatie (-0,045) worden vastgesteld. Het **diploma** en het **geslacht** van de respondent hebben geen invloed op hoe men denkt over het OV-aanbod.

Zeven op tien respondenten (69%) vinden dat de **bus- en tramhaltes in de buurt over het algemeen goed uitgerust zijn** (met een schuilhokje, een vuilbak, enz.); 15% van de respondenten vindt van niet. Evenzoveel (16%) stellen zich neutraal op.

Wie in Gent Noordoost of Gent Zuidwest woont, is over het algemeen meer tevreden over de uitrusting van de bus- en tramhaltes in de buurt dan Gent in zijn totaliteit (telkens 75% is tevreden t.o.v. 69% in geheel Gent). In Gent Centrum Rand is men significant minder tevreden over het goed uitgerust zijn van de bus- en tramhaltes: 61% is tevreden ten opzichte van 69% voor geheel Gent; 20% is ontevreden ten opzichte van 15% voor geheel Gent.

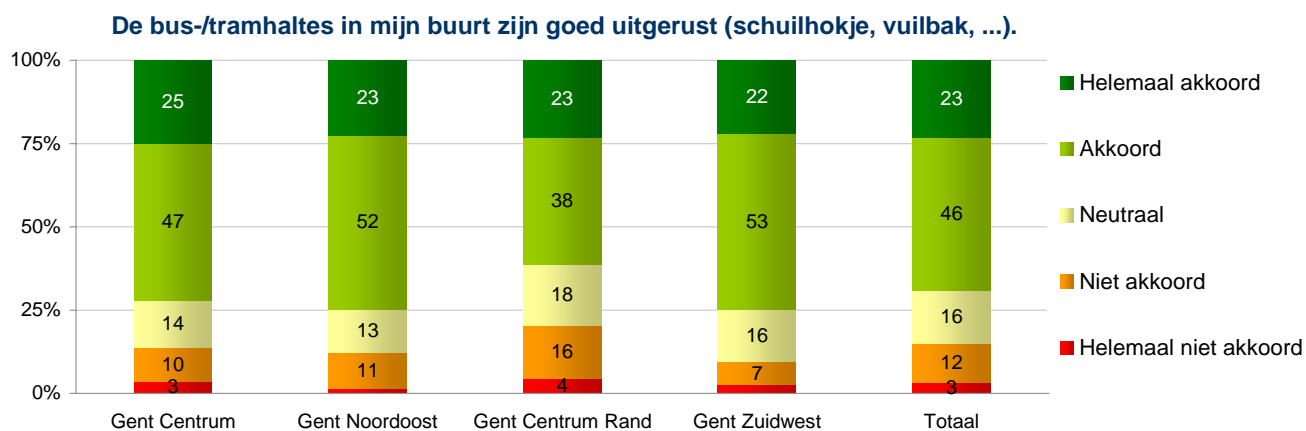
De mening van de inwoners uit Gent Centrum wijkt niet af van die voor Gent in zijn totaliteit.

Er blijkt een zwakke negatieve correlatie (-0,050) met het **diploma** van de respondent te bestaan.

²⁸ De percentages in Figuur 12 betreffen 'valide kolom percentages'. Respondenten die geen antwoord gegeven hebben (N=16) of 'niet van toepassing' aanduiden (N=39), zijn niet inbegrepen. Het betreft 2% van alle respondenten.

Het **geslacht** en de **leeftijd** van de respondent blijken geen invloed te hebben.

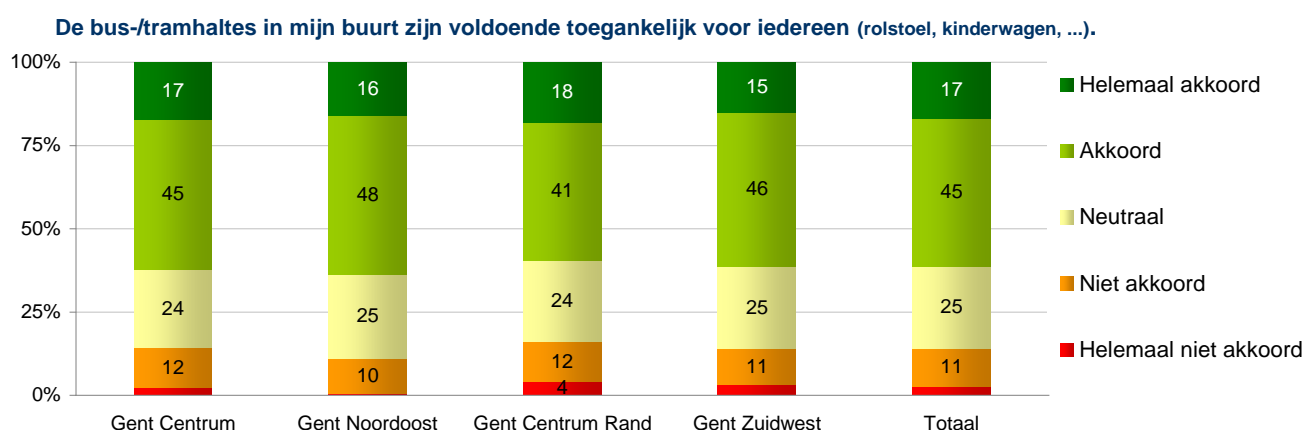
Figuur 13 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (2), naar stadsdeel (N totaal=2.221)²⁹



61% van de respondenten is van mening dat de **bus- en tramhaltes in de buurt voldoende toegankelijk zijn voor iedereen** (met een rolstoel, een kinderwagen, ...). 14% vindt echter dat dit voor verbetering vatbaar is. 25% neemt een neutrale houding aan.

Het voldoende toegankelijk zijn van de bus- en tramhaltes in de buurt staat los van de woonplaats (d.i. **stadsdeel**) van de respondent. In de onderscheiden stadsdelen is men dezelfde mening toegedaan. Ook het **geslacht** en de **leeftijd** van de respondent blijken geen invloed te hebben. Wel kan een zwak negatief verband (-0,089) met het **diploma** van de respondenten worden vastgesteld.

Figuur 14 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met het openbaar vervoer (3), naar stadsdeel (N totaal=2.221)³⁰



²⁹ De percentages in Figuur 13 betreffen 'valide kolom percentages'. Respondenten die geen antwoord gegeven hebben (N=9) of 'niet van toepassing' aanduiden (N=40), zijn niet inbegrepen. Het betreft 2% van alle respondenten.

³⁰ De percentages in Figuur 14 betreffen 'valide kolom percentages'. Respondenten die geen antwoord gegeven hebben (N=12) of 'niet van toepassing' aanduiden (N=74), zijn niet inbegrepen. Het betreft 4% van alle respondenten.

3.2.1.4 MET DE WAGEN

64% van de respondenten voelt **zich in zijn buurt met de wagen veilig in het verkeer**. 14% antwoordt negatief en 22% neutraal. 13% sprak zich niet uit omtrent het onderwerp.

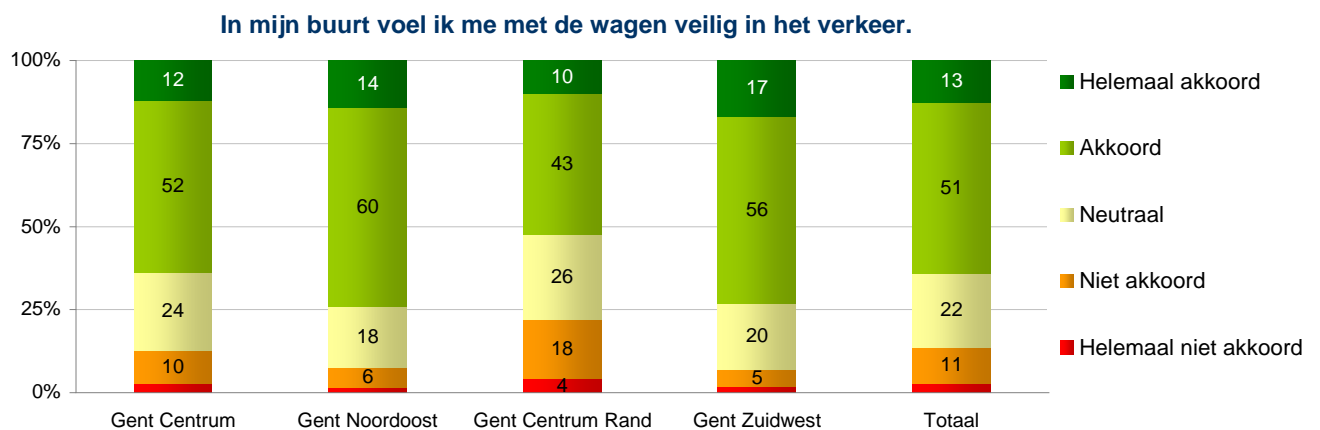
Respondenten uit Gent Noordoost en Gent Zuidwest geven significant vaker aan zich veilig te voelen wanneer ze met de wagen in hun buurt rondrijden, met name respectievelijk 74% en 73% ten opzichte van 64% voor Gent in zijn totaliteit. Aan de andere kant vinden we respondenten uit Gent Centrum Rand die significant minder vaak aangeven zich veilig te voelen met de wagen in het verkeer (53% t.o.v. 64%).

Voor wat betreft de respondenten uit Gent Centrum kan geen verschil met Gent in zijn geheel worden vastgesteld.

Met de **leeftijd** van de respondent is er een zwakke negatieve correlatie (-0,048); met het **diploma** een zwakke positieve correlatie (0,077).

Mannen en vrouwen voelen zich in dezelfde mate veilig in het verkeer met de wagen.

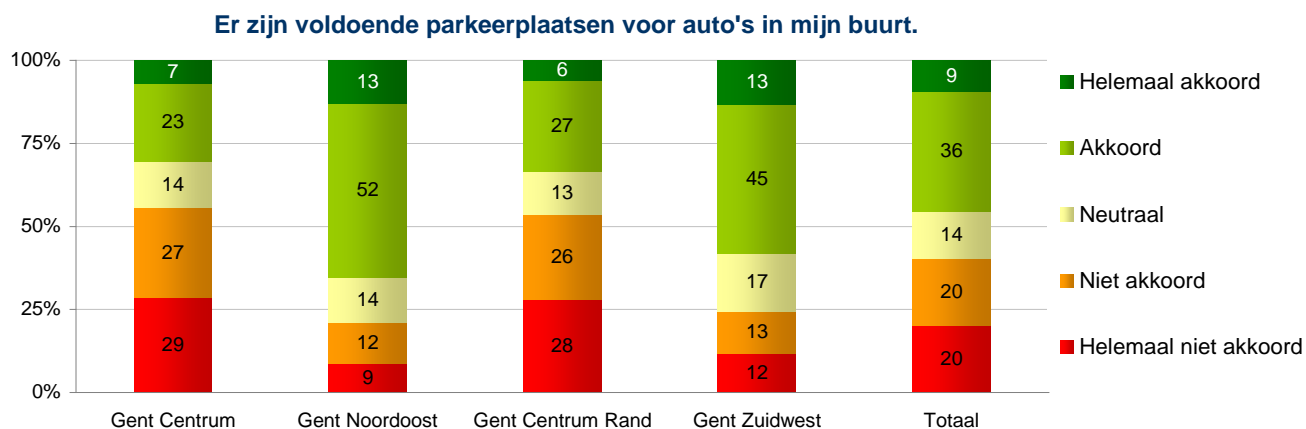
Figuur 15 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen (1), naar stadsdeel (N totaal=2.221)³¹



Net zoals we reeds konden vaststellen voor de fietsparkeerplaatsen, blijkt ook de mening van de respondenten omtrent het **aantal parkeerplaatsen voor auto's** sterk verdeeld. 46% van de respondenten is van mening dat er voldoende parkeerplaatsen voor auto's in de buurt zijn, 40% echter gaat hier niet mee akkoord. 14% van de respondenten neemt een neutrale houding aan.

³¹ De percentages in Figuur 15 betreffen 'valide kolom percentages'. Respondenten die geen antwoord gegeven hebben (N=23) of 'niet van toepassing' aanduidden (N=261), zijn niet inbegrepen. Het betreft 13% van alle respondenten.

Figuur 16 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen (2), naar stadsdeel (N totaal=2.221)³²



Respondenten uit Gent Noordoost en Gent Zuidwest zijn meer tevreden over het aantal parkeerplaatsen voor auto's in hun buurt vergeleken met het totaal van Gent (respectievelijk 65% en 58% t.o.v. 46%). Wie in Gent Centrum of Gent Centrum Rand woont, is vaker ontevreden over het aantal autoparkeerplaatsen in hun buurt (respectievelijk 56% en 54% zijn ontevreden t.o.v. 40% voor Gent in zijn totaliteit).

Net zoals we konden vaststellen betreffende het aanbod van fietsparkeerplaatsen in de buurt, blijkt noch het **geslacht**, noch de **leeftijd**, alsook niet het **diploma** van de respondent, een invloed te hebben op hoe men staat ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen voor auto's in de buurt.

De helft van de respondenten (54%) stelt **vlot te kunnen laden en lossen** in de buurt. Drie op tien (29%) geven echter aan dat ze problemen ondervinden wanneer ze in hun buurt willen laden of lossen. 17% neemt een neutrale houding aan; 11% heeft deze vraag niet beantwoordt.

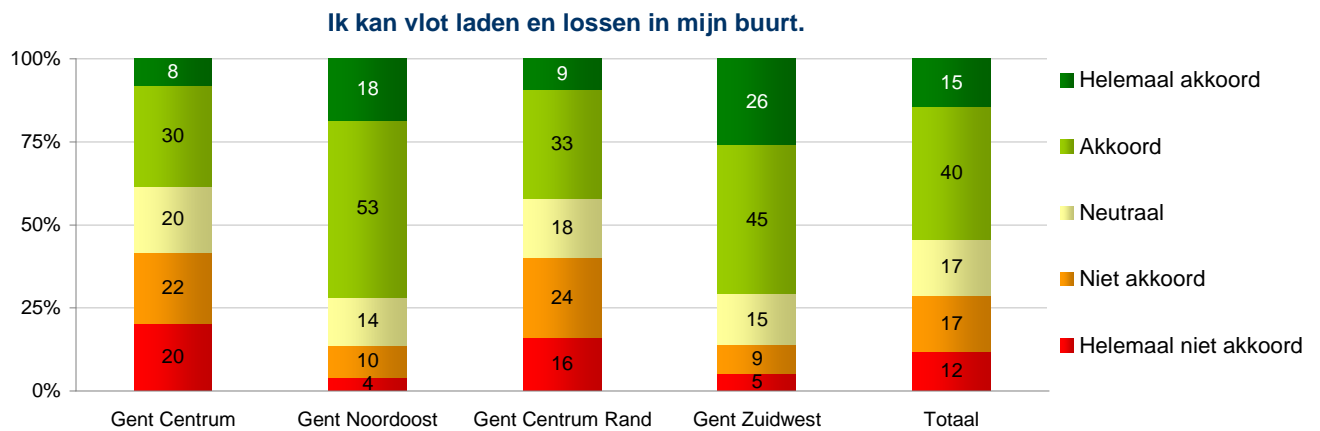
Respondenten uit Gent Centrum en Gent Centrum Rand ondervinden vaker problemen om vlot te kunnen laden en lossen in hun buurt, vergeleken met het geheel van Gent (respectievelijk 42% en 40% ondervindt problemen t.o.v. 29% voor Gent in zijn totaliteit).

In Gent Noordoost en Gent Zuidwest stellen we het tegenovergestelde vast: respectievelijk 72% en 71% laat weten vlot te kunnen laden en lossen in hun buurt; dit in vergelijking met 54% voor geheel Gent.

Enkel met het **diploma** van de respondent kan een zwakke positieve correlatie (0,084) worden vastgesteld. Het **geslacht** en de **leeftijd** van de respondent hebben geen invloed.

³² De percentages in Figuur 16 betreffen 'valide kolom percentages'. Respondenten die geen antwoord gegeven hebben (N=12) of 'niet van toepassing' aanduiden (N=161), zijn niet inbegrepen. Het betreft 8% van alle respondenten.

Figuur 17 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen (3), naar stadsdeel (N totaal=2.221)³³



Wanneer respondenten gevraagd wordt of ze de **aangegeven routes volgen op de digitale borden**, geeft niet minder dan 31% aan dat dit voor hen niet van toepassing is. Van de respondenten die de vraag wel beantwoordt hebben, geeft 37% te kennen dat ze de aangegeven routes volgen. Evenzoveel (35%) stellen zich neutraal op en 27% laat weten de aangegeven routes niet te volgen.

34% van de respondenten uit Gent Centrum stelt dat ze de aangegeven routes op de digitale borden niet volgen, dit is significant meer dan het resultaat voor geheel Gent (27%). In Gent Noordoost zijn er dan weer significant minder respondenten die stellen de aangegeven routes niet te volgen (21% t.o.v. 27%).

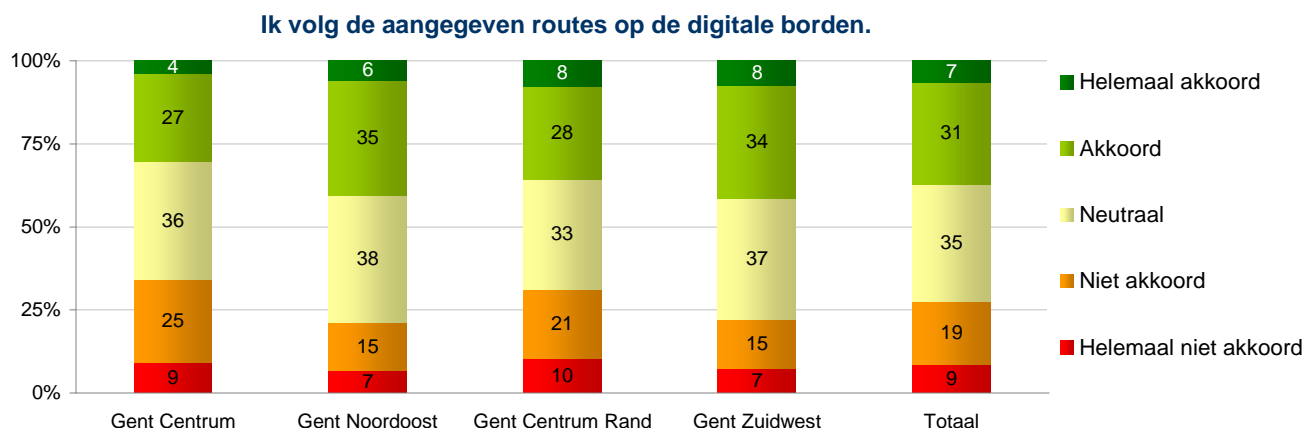
Voor wat betreft Gent Centrum Rand en Gent Zuidwest kan geen verschil worden vastgesteld met het geheel van Gent.

Leeftijd is zwak gecorreleerd (0,114) met het volgen van de aangegeven routes op de digitale borden. Het **diploma** van de respondent blijkt een iets sterkere invloed te hebben: hoe hoger opgeleid de respondent, hoe minder men stelt de aangegeven routes op de digitale borden te volgen (-0,214).

Het **geslacht** heeft geen invloed.

³³ De percentages in Figuur 17 betreffen 'valide kolom percentages'. Respondenten die geen antwoord gegeven hebben (N=23) of 'niet van toepassing' aanduiden (N=229), zijn niet inbegrepen. Het betreft 11% van alle respondenten.

Figuur 18 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen (4), naar stadsdeel (N totaal=2.221)³⁴



Ook het **volgen van de aangegeven alternatieve routes op de digitale borden bij grote verkeersdrukte**, blijkt voor veel respondenten niet van toepassing (32%). Wanneer we enkel degenen beschouwen die de vraag wel beantwoord hebben, geeft 35% aan dat ze bij grote verkeersdrukte de alternatieve routes volgen. Evenzoveel (33%) antwoordden neutraal of stellen deze routes niet te volgen.

Ook bij grote verkeersdrukte stelt 41% van de respondenten uit Gent Centrum de aangegeven alternatieve routes op de digitale borden niet te volgen – een significant groter aandeel dan wat we vinden voor het geheel van Gent (33%). In Gent Noordoost zijn er – ook bij grote verkeersdrukte – significant minder respondenten die stellen de aangegeven alternatieve routes niet te volgen (27% t.o.v. 33%).

Voor wat betreft Gent Centrum Rand en Gent Zuidwest kan geen verschil worden vastgesteld met het geheel van Gent.

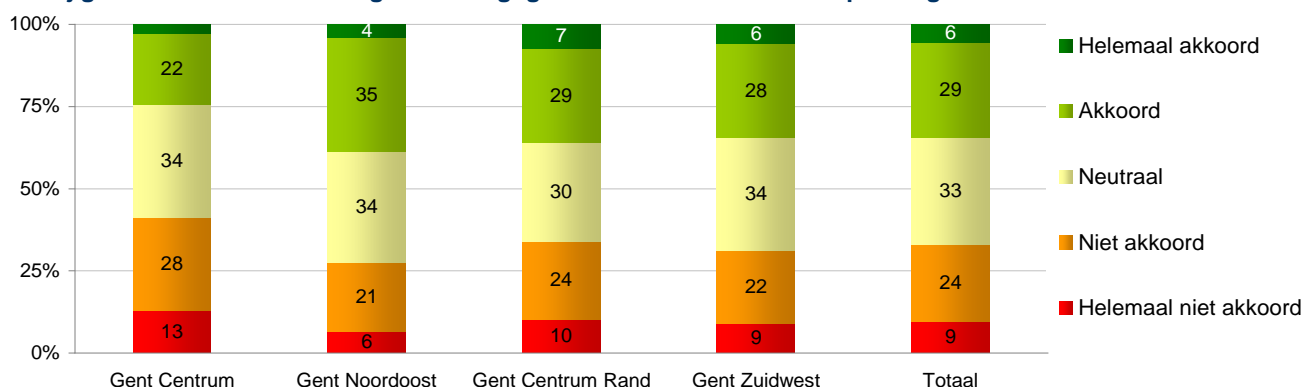
Opnieuw vinden we een positieve correlatie (0,152) met de **leeftijd** van de respondent : hoe ouder de respondent, hoe meer geneigd hij/zij is om bij grote verkeersdrukte de aangegeven alternatieve routes op de digitale borden te volgen. Ook het diploma van de respondent heeft een invloed (-0,250), waarbij hoger **opgeleide** respondenten minder geneigd zijn om bij grote verkeersdrukte de routes op de digitale borden te volgen.

38% van de **vrouwen** geeft aan bij grote verkeersdrukte de alternatieve routes op de digitale borden te volgen; dit is een significant groter aandeel dan bij de **mannen** (32%).

³⁴ De percentages in Figuur 18 betreffen 'valide kolom percentages'. Respondenten die geen antwoord gegeven hebben (N=22) of 'niet van toepassing' aanduiden (N=680), zijn niet inbegrepen. Het betreft 32% van alle respondenten.

Figuur 19 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – met de wagen (5), naar stadsdeel (N totaal=2.221)³⁵

Bij grote verkeersdrukte volg ik de aangegeven alternatieve routes op de digitale borden.



3.2.1.5 GELUIDSHINDER

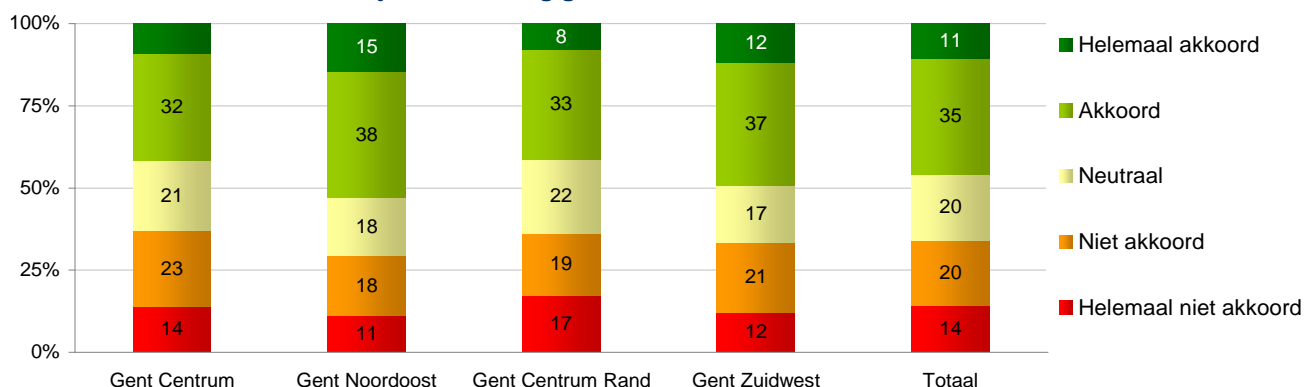
34% van de respondenten geeft aan **geluidshinder** te ondervinden van het verkeer in hun buurt. 46% heeft hier geen last van en 20% stelt zich neutraal op.

Respondenten uit Gent Noordoost ondervinden minder geluidshinder van het verkeer in hun buurt in vergelijking met Gent in zijn totaliteit (29% ondervindt hinder t.o.v. 34%). Anderzijds ervaart 41% van de respondenten uit Gent Centrum Rand weinig geluidshinder van het verkeer, terwijl dit voor het geheel van Gent 46% is. Er kan geen verschil worden vastgesteld voor wat betreft Gent Centrum en Gent Zuidwest met het geheel van Gent.

Ook het **geslacht**, de **leeftijd** als het **diploma** van de respondenten blijken geen invloed te hebben op de mate waarin men geluidshinder van het verkeer ervaart.

Figuur 20 : Mobiliteitsbeleving in de buurt – geluidshinder, naar stadsdeel (N totaal=2.221)³⁶

Ik ervaar in mijn buurt weinig geluidshinder van het verkeer.



³⁵ De percentages in Figuur 19 betreffen 'valide kolom percentages'. Respondenten die geen antwoord gegeven hebben (N=25) of 'niet van toepassing' aanduiden (N=703), zijn niet inbegrepen. Het betreft 33% van alle respondenten.

³⁶ De percentages in Figuur 20 betreffen 'valide kolom percentages'. Respondenten die geen antwoord gegeven hebben (N=16) of 'niet van toepassing' aanduiden (N=20), zijn niet inbegrepen. Het betreft 2% van alle respondenten.

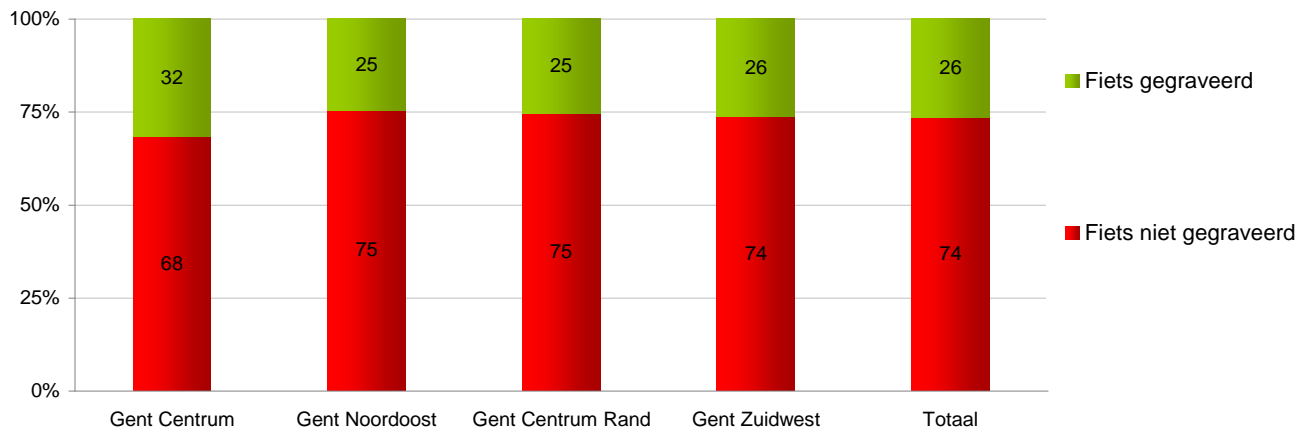
3.2.2 Suggesties van Gentenaars

In de vragenlijst werd ruimte voorzien om opmerkingen of suggesties te noteren betreffende de mobiliteitsbeleving in de buurt. Ongeveer drie op de tien respondenten hebben hiervan gebruik gemaakt. Al hun bemerkningen en suggesties zijn opgenomen in het tabellenrapport.

3.2.3 Fietsdiefstallen in Gent

Negen op tien respondenten (91%) hebben een fiets. Bij een vierde van hen (26%) is de **fiets gegraveerd / geregistreerd**. Significant meer respondenten uit Gent Centrum geven aan dat hun fiets gegraveerd is in vergelijking met het geheel van Gent (32% t.o.v. 26%). Voor de andere stadsdelen vinden we geen verschil met Gent in zijn totaliteit.

Figuur 21 : Fietsregistratie, naar stadsdeel – respondenten die een fiets hebben (N totaal=2.012)

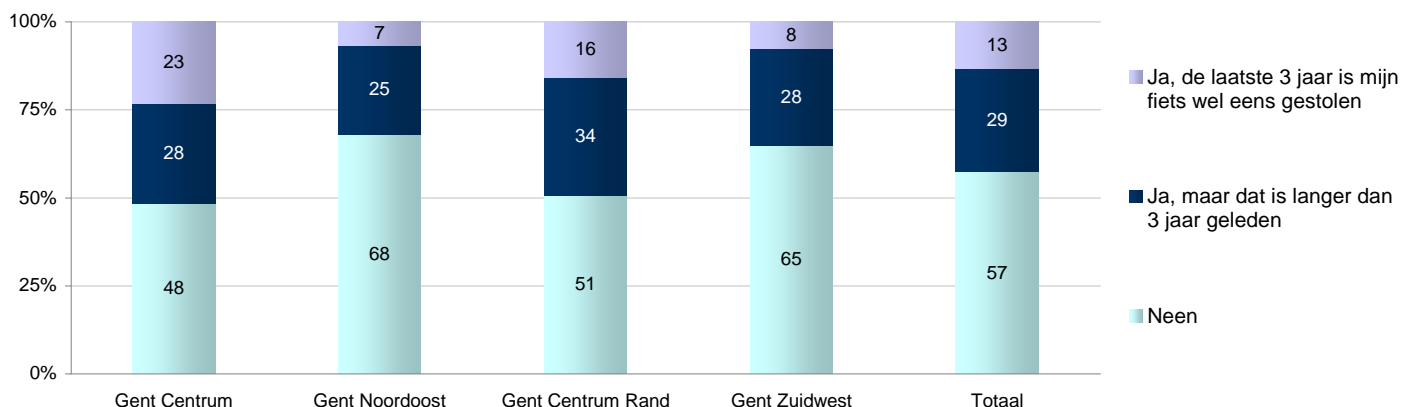


Bij 43% van de respondenten is hun **fiets al eens gestolen in Gent**; bij 13% gebeurde dit in de laatste drie jaar.

Het aandeel respondenten van wie de fiets wel eens gestolen is in Gent ligt significant hoger in Gent Centrum en Gent Centrum Rand, met name respectievelijk 52% en 49% ten opzichte van 43% voor Gent in zijn geheel. In Gent Centrum betreft het significant meer fietsdiefstallen die tijdens de laatste drie jaar gebeurd zijn, terwijl het in Gent Centrum Rand voornamelijk gaat om fietsdiefstallen die langer dan drie jaar geleden zijn.

In Gent Noordoost en Gent Zuidwest ligt het aandeel fietsdiefstallen significant lager (respectievelijk 32% en 35%) vergeleken met Gent in zijn geheel (43%).

Figuur 22 : Fiets van respondent gestolen, naar stadsdeel (N totaal=2.221)



De respondenten die hun fiets gestolen zagen in de laatste drie jaar, geven aan dat het **gemiddeld om 1,7 fietsen** gaat. Bij 57% van de respondenten gaat het om 1 fiets. Bij 28% van de respondenten werden 2 fietsen gestolen en bij 15% 3 fietsen of meer.

Enkel voor wat betreft de respondenten woonachtig in Gent Zuidwest stellen we een significant verschil vast ten aanzien van geheel Gent : naast het feit dat het percentage fietsdiefstallen in Gent Zuidwest al lager ligt dan voor Gent in zijn totaliteit, blijkt ook het gemiddeld aantal gestolen fietsen bij respondenten uit Gent Zuidwest significant lager te liggen in vergelijking met Gent in zijn geheel (1,4 gestolen fietsen t.o.v. 1,7).

Hoewel we voor de andere stadsdelen significante verschillen vaststelden voor wat betreft het percentage fietsdiefstallen, blijkt er – voor degenen van wie een fiets gestolen is de laatste drie jaar – geen verschil te zijn in het gemiddeld aantal gestolen fietsen per respondent.

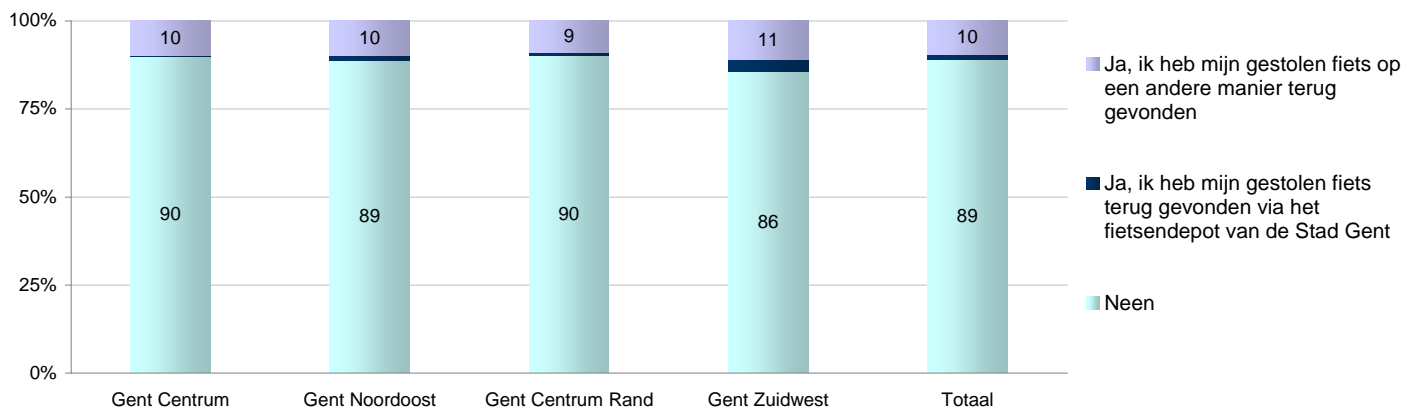
Tabel 32 : Gemiddeld aantal gestolen fietsen, naar stadsdeel – respondenten van wie een fiets gestolen is in de laatste drie jaar

# gestolen fietsen	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1	47	50,7	25	66,5	71	56,6	21	68,1	164	57,2
2	28	30,1	9	23,5	36	28,7	8	24,2	80	28,0
3 of meer	18	19,2	4	10,0	18	14,7	2	7,7	42	14,8
Totaal	93	100,0	37	100,0	126	100,0	32	100,0	287	100,0
<i>Geen antwoord</i>	1	0,7	0	0,0	5	4,1	1	2,3	7	2,3
Gemiddelde	1,8		1,5		1,7		1,4		1,7	

Eén op tien respondenten (11%) van wie de fiets ooit gestolen is in Gent, heeft zijn/haar **fiets later teruggevonden**. Slechts voor 1% gebeurde dit via het fietsendepot van de stad Gent; de overige 10% vond de fiets op een andere manier terug.

We vinden geen verschil tussen het stadsdeel waarin de respondenten wonen en het al dan niet terugvinden van hun fiets.

Figuur 23 : Terugvinden van gestolen fiets, naar stadsdeel – respondenten van wie fiets ooit gestolen is (N totaal=949)

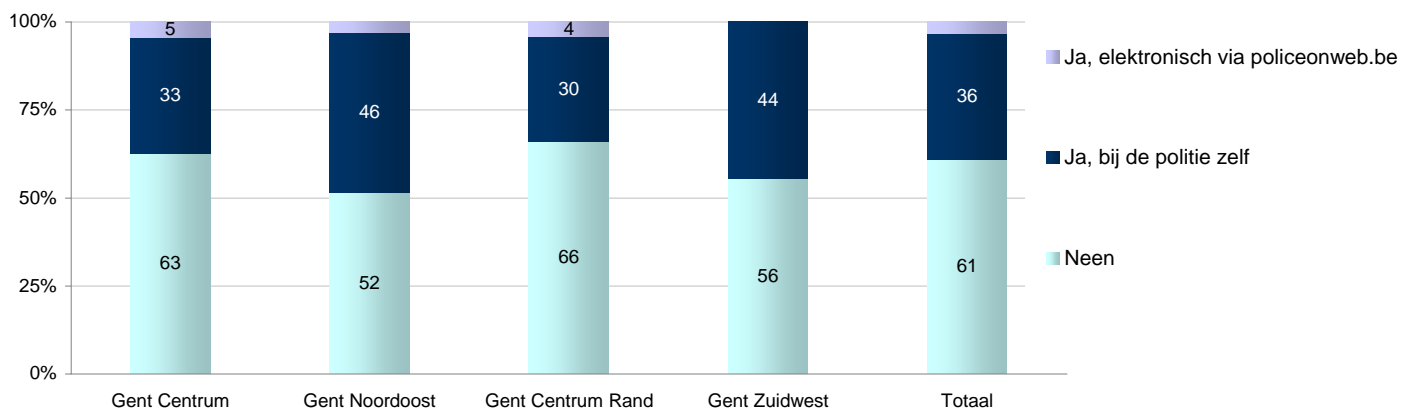


Vier op tien respondenten (39%) van wie de fiets ooit gestolen is, heeft hiervan **aangifte gedaan bij de politie**. De overgrote meerderheid van hen deed dit persoonlijk bij de politie; een minderheid deed de aangifte online via policeonweb.be.

In Gent Noordoost hebben significant meer respondenten aangifte gedaan van hun gestolen fiets vergeleken met Gent in zijn geheel, respectievelijk 48% ten opzichte van 39%.

In de overige stadsdelen kan geen verschil worden vastgesteld naar het al dan niet aangeven van een fietsdiefstal bij de politie, vergeleken met Gent in zijn totaliteit.

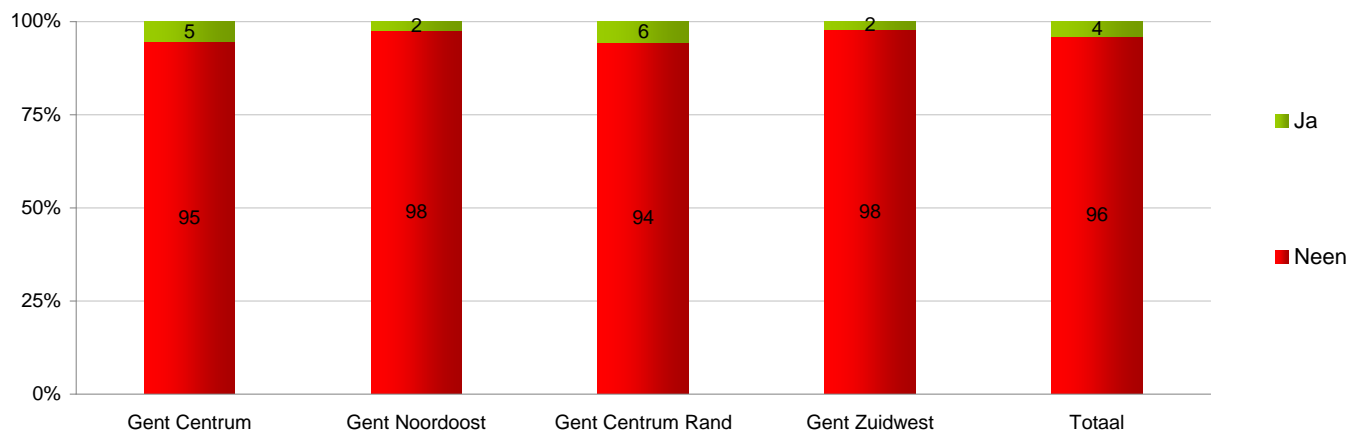
Figuur 24 : Aangifte van gestolen fiets, naar stadsdeel – respondenten van wie fiets ooit gestolen is (N totaal=949)



61% van de respondenten deed **geen aangifte** van de diefstal van hun fiets. De meest genoemde reden hiervan, is dat men vindt dat het gewoon geen zin heeft (80% van wie geen aangifte deed). Eén op zeven respondenten die geen aangifte deden, wisten niet dat ze de fietsdiefstal konden aangeven via policeonweb.be.

Respondenten werd tot slot ook gevraagd of ze **zelf wel eens een fiets gestolen** hebben in Gent. 4% van alle respondenten -antwoordt hier bevestigend op. Dit cijfer verschilt niet al naargelang het stadsdeel waarin de respondent woont.

Figuur 25 : Zelf fiets gestolen, naar stadsdeel (N totaal=2.221)

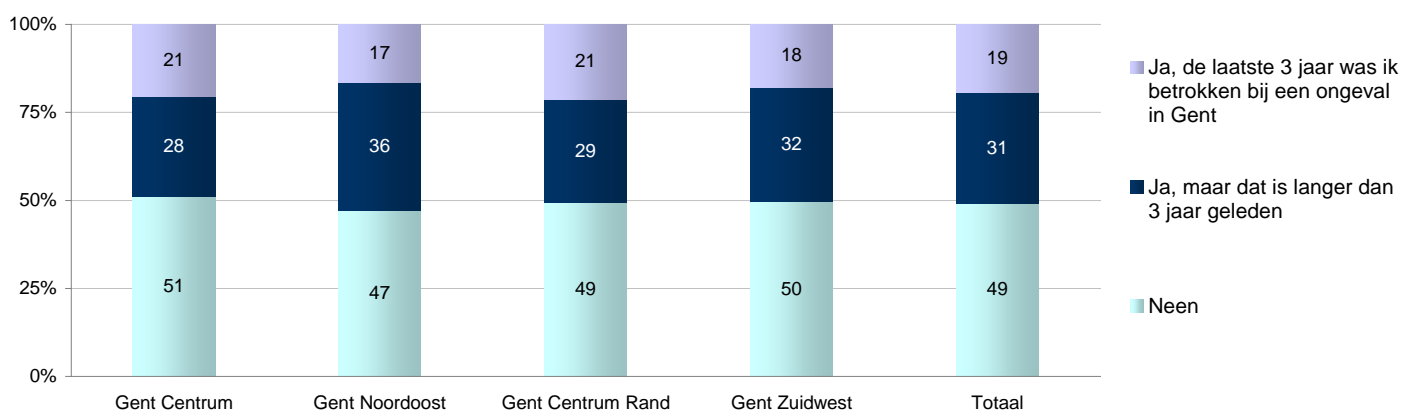


3.2.4 Aangifte van ongevallen in Gent

De helft van alle respondenten (51%) was al eens **betrokken bij een ongeval in Gent** : 19% tijdens de afgelopen drie jaar en 31% meer dan drie jaar geleden.

Het aandeel respondenten dat reeds betrokken was bij een ongeval in Gent staat los van het stadsdeel waarin de respondent woont. Wel vinden we in Gent Noordoost meer respondenten die meer dan drie jaar geleden bij een ongeval betrokken waren dan in geheel Gent (36% t.o.v. 31%).

Figuur 26 : Betrokkenheid bij ongeval in Gent, naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Gevraagd naar het laatste ongeval waarin men betrokken was, geeft 53% van de respondenten aan dat ze zelf achter het stuur van een wagen zaten en ook (een van) de tegenpartij(en) een wagen betrof. Op de tweede plaats komen ongevallen waarbij de respondent op de fiets zat en hun tegenpartij met de wagen reed (16%). Op de derde plaats (6%) was de respondent een passagier en de tegenpartij een wagen.

In Gent Zuidwest ligt het aantal ongevallen waarbij zowel de respondent als (een van) de tegenpartij(en) achter het stuur van een wagen zaten, hoger dan in het geheel van Gent (60% t.o.v. 53%).

Los van de tegenpartij, bleek de meerderheid van de respondenten achter het stuur te zitten bij hun laatste ongeval (61%), 21% zat op de fiets. In mindere mate was men passagier (7%), voetganger (5%), bromfietser (4%) en motorrijder (2%).

Voorts kan nog uit tabel 33 worden afgelezen dat in 82% van de ongevallen (een van) de tegenpartij(en) een wagen betrof. Minder vaak was (een van) de tegenpartij(en) een fietser (6%), bromfietser (4%), tram of bus (3%), voetganger (2%), motorrijder (0,4%) of nog iets anders (tramspoor, paaltje, ...) (7%).

Naar stadsdeel kan slechts één significant verschil worden vastgesteld, zijnde dat in Gent Centrum het aandeel ongevallen waarbij (een van) de tegenpartij(en) iets anders was (b.v. een tramspoor of paaltje) hoger ligt dan wat we vinden voor geheel Gent (11% t.o.v. 7%).

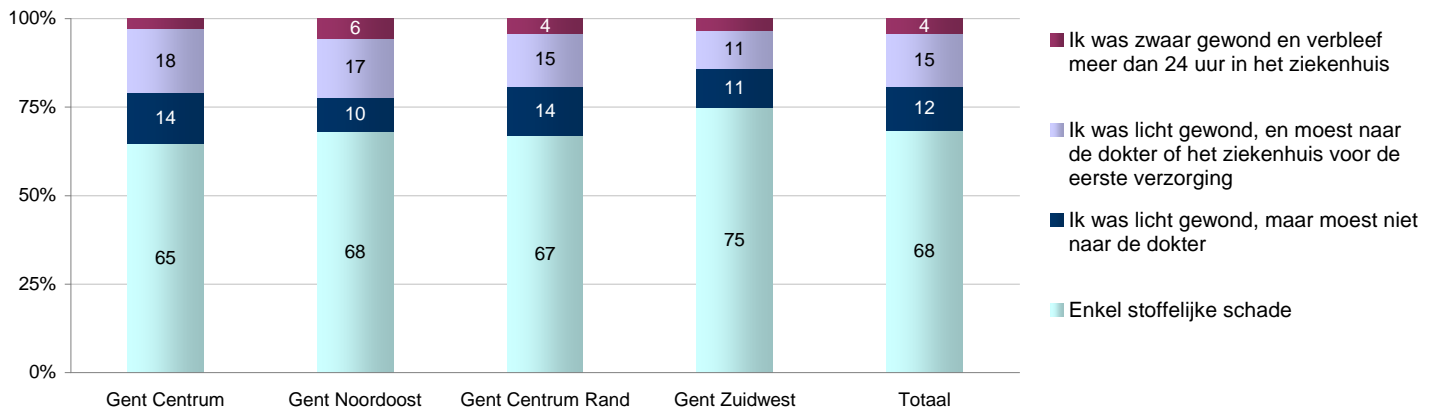
Tabel 33 : Type ongeval waarin men betrokken was, naar stadsdeel – respondenten die betrokken waren in een ongeval in Gent

Type modi	Wie	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Voetganger	Respondent	11	6,2	14	4,8	19	4,8	7	3,4	51	4,8
	Tegenpartij	2	0,8	5	1,7	11	2,9	3	1,6	21	2,0
Fietser	Respondent	47	25,6	52	18,4	91	23,0	38	18,4	228	21,4
	Tegenpartij	16	8,5	14	5,0	18	4,6	12	5,8	60	5,6
Bromfietser	Respondent	9	4,7	11	3,8	15	3,7	7	3,5	41	3,9
	Tegenpartij	4	2,1	12	4,4	14	3,6	8	3,7	38	3,6
Motorrijder	Respondent	3	1,9	7	2,3	9	2,3	4	2,0	23	2,2
	Tegenpartij	1	0,3	2	0,6	2	0,4	1	0,4	5	0,4
Automobilist	Respondent	101	54,6	180	63,8	232	58,5	140	67,7	652	61,0
	Tegenpartij	143	77,5	236	83,6	320	80,6	176	85,0	874	81,7
Passagier	Respondent	13	6,9	19	6,9	30	7,6	10	5,0	73	6,8
	Tegenpartij	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Tram/bus	Respondent	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	Tegenpartij	5	2,5	4	1,6	14	3,6	6	2,8	29	2,7
Andere (tramspoor, paaltje, ...)	Respondent	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	Tegenpartij	20	10,7	17	6,1	28	7,0	7	3,2	71	6,7

Bij de meerderheid van de respondenten die al eens bij een ongeval betrokken waren in Gent, bleef de **schade** al bij al beperkt : bij 68% was er enkel sprake van stoffelijke schade, 12% was licht gewond, maar had geen medische verzorging nodig. Eén op zeven respondenten (15%) was licht gewond en diende naar de dokter of het ziekenhuis te gaan voor de eerste verzorging. 4% van de respondenten die bij een ongeval in Gent betrokken waren, liep hierbij zware verwondingen op en moest voor minstens 24uur opgenomen worden in het ziekenhuis.

De ernst van het laatste ongeval waarin een respondent betrokken was, staat los van het stadsdeel waarin hij/zij woont.

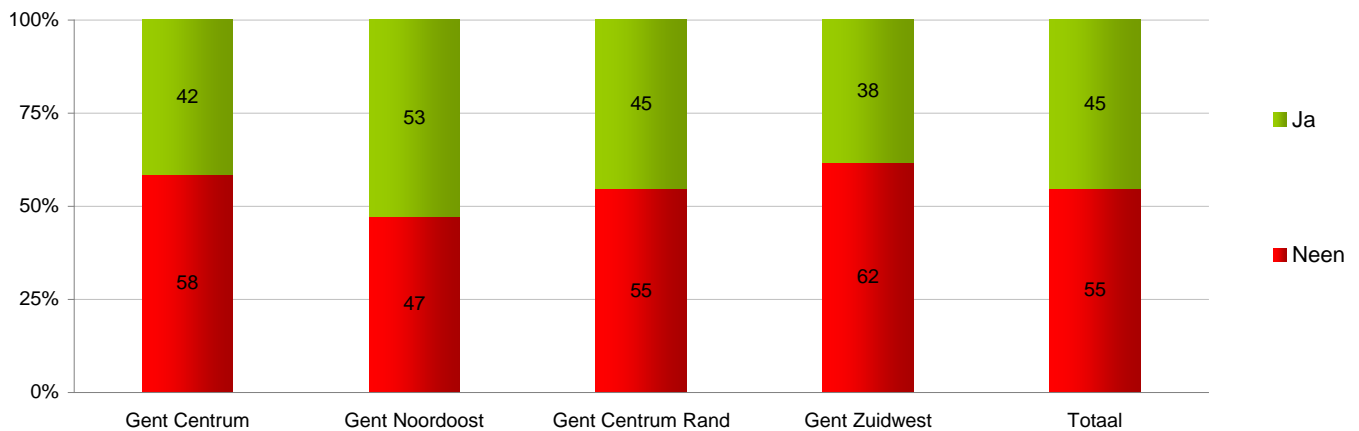
Figuur 27 : Ernst van laatste ongeval in Gent, naar stadsdeel – respondenten die betrokken waren bij een ongeval in Gent (N totaal=1.127)



Bijna de helft van de respondenten (45%) die al eens bij een ongeval betrokken waren in Gent, heeft hiervan aangifte gedaan bij de politie.

Respondenten uit Gent Noordoost hebben significant vaker bij de politie aangifte gedaan van hun laatste ongeval dan wanneer we Gent in zijn geheel beschouwen (53% t.o.v. 45%).

Figuur 28 : Aangifte bij politie van laatste ongeval, naar stadsdeel – respondenten die betrokken waren bij een ongeval in Gent (N totaal=1.127)



Het al dan niet **aangeven bij de politie** van het laatste ongeval waarbij men betrokken was, blijkt **samen te hangen met de ernst van het ongeval**. Ongevallen waarbij er enkele stoffelijke schade was of de respondent licht gewond was maar niet in die mate dat hij medische verzorging nodig had, werden significant minder vaak bij de politie aangegeven (respectievelijk 42% en 34% t.o.v. 60% bij medische verzorging en 84% indien zwaargewond). Ongevallen waarbij men zwaar gewond was, werden in vergelijking het vaakst bij de politie aangegeven, met name in 84% van de gevallen.

Tabel 34 : Aangifte van ongeval bij politie, naar ernst van het ongeval – respondenten die betrokken waren bij een ongeval in Gent

	Stoffelijke schade		Licht gewond (geen medische verzorging)		Licht gewond en medische verzorging		Zwaar gewond		Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Aangifte	318	41,7	47	33,8	102	60,2	39	83,7	506	45,3
Geen aangifte	445	58,3	92	66,2	67	39,8	8	16,3	612	54,7
Totaal	763	100,0	139	100,0	169	100,0	47	100,0	1118	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>2</i>	<i>0,2</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>2</i>	<i>0,2</i>

Interessant is na te gaan of het al dan niet aangifte doen bij de politie in relatie staat tot het vervoersmiddel waarmee men zich op het moment van het ongeval verplaatst. Uit deze analyse blijkt dat, indien men als fietser betrokken is bij een ongeval, men in een vierde van de gevallen (25%) hiervan aangifte doet bij de politie; met andere woorden, driekwart van de fietsers (75%) doet geen aangifte. De helft van de respondenten (49%) die achter het stuur zaten ten tijde van hun laatste ongeval, hebben hiervan aangifte gedaan; de overige helft (51%) niet. Ongeveer zes op de tien respondenten die als voetganger, bromfietser of passagier van een wagen bij een ongeval betrokken waren, hebben hiervan aangifte gedaan bij de politie. Het meest frequent echter doet men aangifte indien men een ongeval had als motorrijd(st)er: 69% van de motorrijders die een ongeval hadden, hebben hiervan aangifte gedaan bij de politie.

Tabel 35 : Aangifte van ongeval bij politie, naar modus – respondenten die betrokken waren bij een ongeval in Gent (rijpercentages)

Respondent was :	Aangifte		Geen aangifte		Totaal	
	N	%	N	%	N	%
Voetganger	30	59,2	21	40,8	51	100,0
Fietser	57	25,2	171	74,8	228	100,0
Bromfietser	26	63,4	15	36,6	41	100,0
Motorrijder	16	68,5	7	31,5	23	100,0
Automobilist	316	48,6	334	51,4	651	100,0
Passagier	43	58,7	30	41,3	73	100,0
Totaal	509	45,3	615	54,7	1124	100,0

Zoals reeds werd aangegeven, heeft 55% van de respondenten die bij een ongeval in Gent betrokken waren, **geen aangifte** gedaan van het laatste ongeval. De meest vermelde reden om dit niet te doen, is het bekomen van een onderling akkoord met de tegenpartij (24%). Voorts heeft 22% van wie geen aangifte deed, wel het aanrijdingformulier ingevuld en vervolgens alles via de verzekering geregeld. De derde vaakst vermelde reden om geen aangifte te doen, is dat het ongeval niet ernstig was / er geen gekwetsten waren (20%). Tot slot vinden we nog 15% respondenten die stellen dat het geen zin heeft om aangifte te doen bij de politie.

3.3 Mobiliteitsbeleid in Gent

Dit hoofdstuk kan in twee delen worden opgesplitst. In een eerste deel wordt de kennis van en het gebruik door de respondent bevestigd aangaande een aantal stadsdiensten en stadsinitiatieven met betrekking tot mobiliteit.

Vervolgens wordt aan de hand van een aantal uitspraken nagegaan hoe de respondent staat ten aanzien van het mobiliteitsbeleid van de stad Gent.

3.3.1 Kennis en gebruik stadsdiensten en -initiatieven m.b.t. mobiliteit

Van alle opgenomen stadsdiensten/-initiatieven met betrekking tot mobiliteit blijkt Student&Mobiliteit (d.i. gele fietsenverhuur) het meest **gekend** door de respondenten (82%). Gratis fietsregistratie volgt onmiddellijk met 81%. Op de derde plaats vinden we autodelen terug met 71% van de respondenten die aangeven dit te kennen. 65% van de respondenten is op de hoogte dat bij evenementen soms extra fietsstallingen geplaatst worden en 57% kent het fietsendepot van de stad Gent. Iets minder dan de helft van de respondent – ongeveer 45% – kent MaxMobiel–Fietspunt, openbare fietspompen en fietstrommels. Ongeveer een derde van de respondenten stelt al gehoord te hebben van fietskluizen, de wandelroudekaart en de website www.gentfietst.be. Het minst gekend is de Gentse fietsrouteplanner : 27% van de respondenten heeft hier al van gehoord.

Verder blijkt uit tabel 36 dat de ondervraagde Gentenaars al het vaakst **gebruik** gemaakt hebben van de extra fietsstallingen die soms bij evenementen voorzien worden (31%). Telkens 23% heeft reeds gebruik gemaakt van de gratis fietsregistratie en de openbare fietspompen. Het gebruik van de andere diensten/initiatieven ligt veel lager : MaxMobiel–Fietspunt (6%), www.gentfietst.be (6%), fietsendepot (5%), Gentse fietsrouteplanner (5%), wandelroudekaart (4%), autodelen (4%), Student&Mobiliteit (3%), fietstrommels (1%) en fietskluizen (1%).

In Tabel 37 wordt een overzicht gegeven van het al dan niet gekend zijn en het gebruik van de verschillende diensten en initiatieven op het niveau van de onderscheiden Gentse stadsdelen. Daaruit blijkt dat respondenten uit Gent Centrum significant vaker aangeven de gratis fietspompen te kennen in vergelijking met Gent in zijn totaliteit (64% t.o.v. 46%). Daarentegen vinden we dat respondenten uit Gent Noordoost (34%) en Gent Zuidwest (39%) minder vaak op de hoogte zijn van dit initiatief.

De fietskluizen zijn meer gekend door respondenten uit Gent Noordoost vergeleken met Gent zijn in totaliteit (43% t.o.v. 38%).

MaxMobiel - Fietspunt is beter gekend door de respondenten uit Gent Centrum : 57% geeft er aan dit initiatief te kennen in vergelijking met 46% in geheel Gent. Ook Student&Mobiliteit is beter in Gent Centrum gekend (90% t.o.v. 82%).

69% van de respondenten uit Gent Centrum Rand heeft nog nooit gehoord van de wandelroutekaart. Dit is significant minder dan het geheel van Gent waar dit percentage 65% bedraagt.

Respondenten uit Gent Centrum zijn meer bekend met het concept autodelen dan wanneer we Gent in zijn geheel beschouwen (77% t.o.v. 71%).

Ook is men in Gent Centrum beter op de hoogte van de extra fietsstallingen die soms geplaatst worden bij evenementen (71%); in Gent Zuidwest is men daar significant minder mee bekend (57%) in vergelijking met Gent in zijn totaliteit (65%).

Het stadsdeel waarin men woont, heeft geen invloed op het al dan niet kennen van : het initiatief gratis fietsregistratie, de fietstrommels, het fietsendepot, de Gentse fietsrouteplanner en de website www.gentfietst.be.

Tabel 36 : Kennis en gebruik stadsdiensten en -initiatieven m.b.t. mobiliteit

Stadsdienst/-initiatief	Ken ik niet		Ken ik, maar nog niet gebruikt		Al gebruikt		Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Gratis fietsregistratie	409	18,7	1281	58,5	499	22,8	2.189	100,0
Openbare fietspompen	1181	54,2	504	23,1	494	22,7	2.179	100,0
Fietstrommels ³⁷	1231	56,2	948	43,3	12	0,6	2.190	100,0
Fietskluisen ³⁸	1357	62,1	817	37,4	10	0,5	2.184	100,0
Fietsendepot	927	42,6	1133	52,1	114	5,2	2.174	100,0
MaxMobiel - Fietspunt	1179	54,1	861	39,5	139	6,4	2.179	100,0
Student&Mobiliteit (gele fietsenverhuur)	387	17,8	1724	79,3	63	2,9	2.173	100,0
Wandelroutekaart (met aanduiding wandeltijden)	1418	64,8	680	31,1	90	4,1	2.189	100,0
Gentse fietsrouteplanner (je kan routes uitstippelen en tramsporen, kasseien, ... vermijden)	1596	72,9	479	21,9	115	5,2	2.190	100,0
www.gentfietst.be	1413	64,9	645	29,6	119	5,5	2.176	100,0
Autodelen	644	29,4	1468	67,0	77	3,5	2.189	100,0
Extra fietsenstallingen bij evenement	762	34,8	755	34,5	870	30,6	2.187	100,0

³⁷ Op de vragenlijst was in een voetnoot volgende informatie opgenomen m.b.t. fietstrommels: "Fietstrommels zijn overdekte afgesloten boxen in woonomgevingen waarin 4 à 5 fietsen veilig kunnen worden opgeborgen. De trommel wordt door meerdere gebruikers gedeeld, je krijgt als gebruiker een sleutel".

³⁸ Op de vragenlijst was in een voetnoot volgende informatie opgenomen m.b.t. fietskluisen: "Fietskluisen zijn kleine afgesloten boxen in parkings of op P+R parkings waarin je, als pendelaar, een fiets veilig kan opbergen. In zo'n box is er slechts plaats voor 1 fiets, enkel jij beschikt over een sleutel".

Tabel 37 : Kennis en gebruik stadsdiensten en -initiatieven m.b.t. mobiliteit, naar stadsdeel

Stadsdienst/- initiatief		Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Gratis fietsregistratie	Niet gekend	72	18,3	89	16,0	175	21,4	73	17,4	409	18,7
	Gekend, niet gebruikt	216	54,7	330	59,7	484	59,2	250	59,3	1.281	58,5
	Gebruikt	107	27,0	134	24,3	159	19,4	99	23,3	499	22,8
Openbare fietspompen	Niet gekend	143	36,2	363	66,2	420	51,4	256	60,7	1.181	54,2
	Gekend, niet gebruikt	110	27,8	116	21,2	168	20,6	110	26,1	504	23,1
	Gebruikt	142	35,9	69	12,6	228	28,0	56	13,2	494	22,7
Fietstrommels³⁹	Niet gekend	203	51,6	313	56,5	458	55,9	257	60,6	1.231	56,2
	Gekend, niet gebruikt	187	47,5	239	43,2	355	43,4	166	39,2	948	43,3
	Gebruikt	4	1,0	2	0,4	5	0,6	1	0,2	12	0,6
Fietskluizen⁴⁰	Niet gekend	249	63,0	316	57,4	524	64,3	267	63,2	1.357	62,1
	Gekend, niet gebruikt	144	36,3	234	42,4	286	35,1	154	36,4	817	37,4
	Gebruikt	3	0,6	1	0,2	5	0,6	2	0,4	10	0,5
Fietsendepot	Niet gekend	152	39,0	237	43,3	348	42,7	190	45,0	927	42,6
	Gekend, niet gebruikt	217	55,5	284	51,8	421	51,7	212	50,3	1.133	52,1
	Gebruikt	21	5,5	27	4,9	45	5,6	20	4,7	114	5,2
MaxMobiel - Fietspunt	Niet gekend	169	42,8	313	57,0	459	56,0	239	57,0	1.179	54,1
	Gekend, niet gebruikt	187	47,5	220	40,0	294	36,0	160	38,3	861	39,5
	Gebruikt	38	9,8	16	2,9	65	8,0	19	4,6	139	6,4
Student&Mobiliteit	Niet gekend	38	9,7	111	20,3	153	18,9	84	20,0	387	17,8
	Gekend, niet gebruikt	337	85,7	430	78,4	631	77,7	325	77,6	1.724	79,3
	Gebruikt	18	4,6	7	1,2	28	3,4	10	2,4	63	2,9
Wandelroutekaart	Niet gekend	258	65,4	336	60,9	563	68,7	262	61,9	1.418	64,8
	Gekend, niet gebruikt	122	30,8	184	33,3	230	28,1	145	34,1	680	31,1
	Gebruikt	15	3,8	32	5,8	27	3,2	17	4,0	90	4,1
Gentse fietsrouteplanner	Niet gekend	298	75,4	381	68,8	606	74,0	311	73,6	1.596	72,9
	Gekend, niet gebruikt	73	18,4	138	24,8	176	21,5	93	22,1	479	21,9
	Gebruikt	24	6,2	35	6,3	37	4,5	18	4,4	115	5,2
www.gentfietst.be	Niet gekend	253	64,3	335	61,1	538	66,0	287	68,4	1.413	64,9
	Gekend, niet gebruikt	114	28,9	189	34,5	228	28,0	114	27,1	645	29,6
	Gebruikt	27	6,8	24	4,4	49	6,0	19	4,5	119	5,5
Autodelen	Niet gekend	90	22,7	176	32,0	240	29,3	139	32,8	644	29,4
	Gekend, niet gebruikt	286	72,3	358	65,2	548	66,8	276	65,1	1.468	67,0
	Gebruikt	20	5,0	16	2,9	32	3,9	9	2,2	77	3,5
Extra fietsenstallingen bij evenement	Niet gekend	113	28,5	193	34,9	274	33,5	183	43,3	762	34,8
	Gekend, niet gebruikt	153	38,8	197	35,7	254	31,1	151	35,7	755	34,5
	Gebruikt	129	32,7	163	29,4	290	35,4	89	21,0	670	30,6

³⁹ Op de vragenlijst was in een voetnoot volgende informatie opgenomen m.b.t. fietstrommels: "Fietstrommels zijn overdekte afgesloten boxen in woonomgevingen waarin 4 à 5 fietsen veilig kunnen worden opgeborgen. De trommel wordt door meerdere gebruikers gedeeld, je krijgt als gebruiker een sleutel".

⁴⁰ Op de vragenlijst was in een voetnoot volgende informatie opgenomen m.b.t. fietskluizen: "Fietskluizen zijn kleine afgesloten boxen in parkings of op P+R parkings waarin je, als pendelaar, een fiets veilig kan opbergen. In zo'n box is er slechts plaats voor 1 fiets, enkel jij beschikt over een sleutel".

Naar het gebruik van de diensten en initiatieven kunnen verschillen tussen de stadsdelen worden vastgesteld. Zo ligt het gebruik van de gratis fietsregistratie lager in Gent Centrum Rand dan in geheel Gent (19% t.o.v. 23%).

Anderzijds vinden we dat het gebruik van de openbare fietspompen door respondenten uit Gent Centrum Rand hoger is dan voor geheel Gent (27% t.o.v. 23%); waarin ze worden bijgetreden door de respondenten uit Gent Centrum waar 36% aangeeft de openbare fietspompen reeds gebruikt te hebben. Het gebruik hiervan ligt bij de respondenten uit Gent Noordoost en Gent Zuidwest significant lager (13%).

Respondenten uit Gent Centrum maken meer gebruik van het MaxMobiël-Fietspunt dan wanneer we kijken naar Gent in zijn totaliteit (10% t.o.v. 6%). In Gent Noordoost maakt men hier minder gebruik van (3%). Ook van het initiatief Student&Mobiliteit maakt men in Gent Noordoost significant minder gebruik dan in geheel Gent (1% t.o.v. 3%).

Tot slot hebben respondenten uit Gent Centrum Rand reeds meer gebruik gemaakt van extra fietsstallingen die soms bij evenementen voorzien worden, terwijl respondenten uit Gent Zuidwest hier significant minder vaak al gebruik van hebben gemaakt (resp. 35% en 21% t.o.v. 31% in geheel Gent).

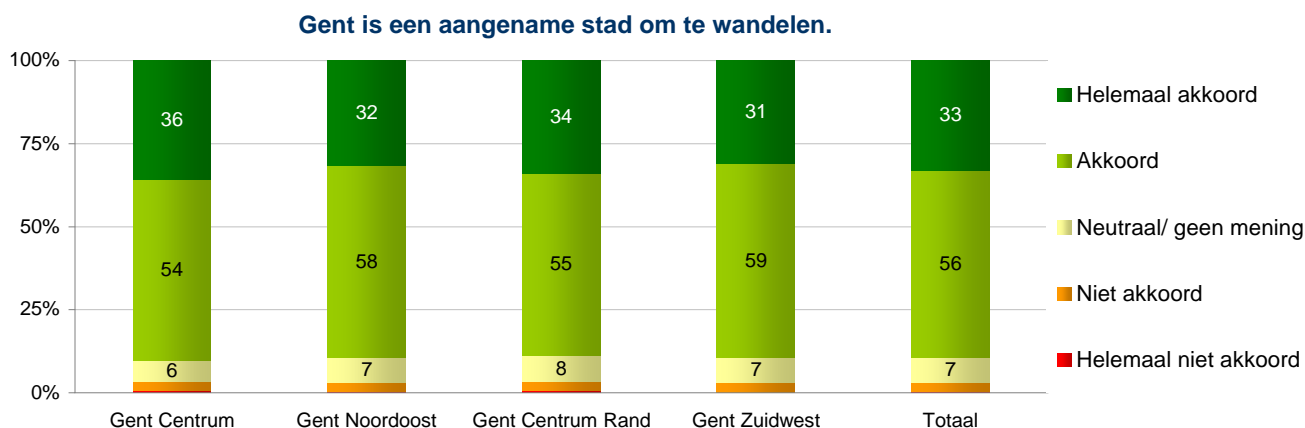
Naar gebruik is er geen verschil tussen de verscheidene stadsdelen voor wat betreft volgende diensten/initiatieven : fietstrommels, fietskluisen, het fietsendepot, de wandelroutekaart, de Gentse fietsrouteplanner, de website www.gentfietst.be en het concept autodelen.

3.3.2 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 acht stellingen waarvoor men kon aangeven in welke mate men er al dan niet akkoord mee gaat.

Negen op de tien respondenten (89%) vinden Gent een aangename stad om in te wandelen; slechts 3% van alle respondenten gaat hier niet mee akkoord. In alle stadsdelen is men in dezelfde mate deze mening toegedaan.

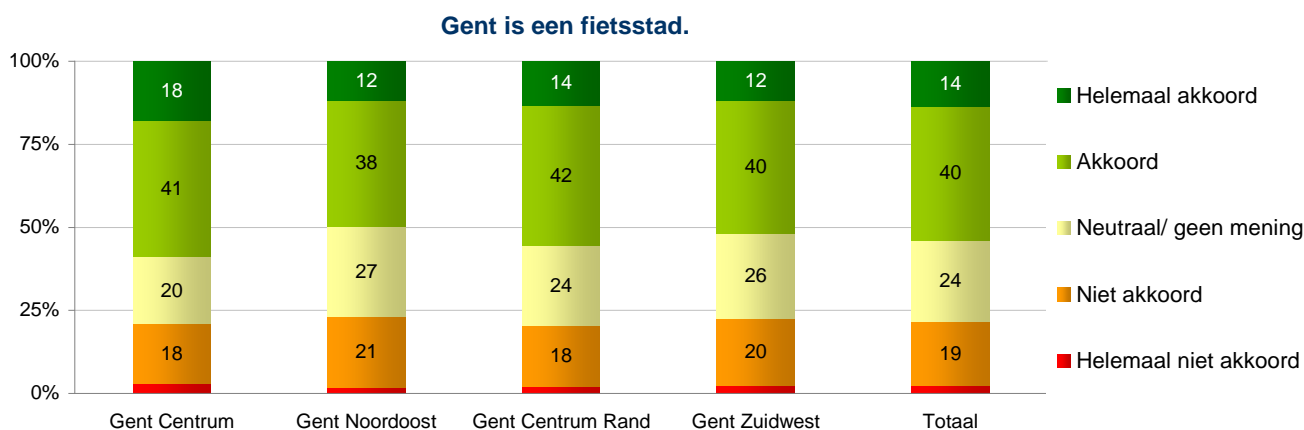
Figuur 29 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (1), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Minder enthousiast is men over het feit dat **Gent een fietsstad** zou zijn. Hoewel de helft van de respondenten (54%) dit wel het geval vindt, blijkt toch een vijfde van de respondenten (21%) Gent geen fietsstad te vinden. 25% gaat noch wel, noch niet akkoord met deze stelling.

Ook nu stellen we geen verschil vast tussen de verscheidene **stadsdelen**.

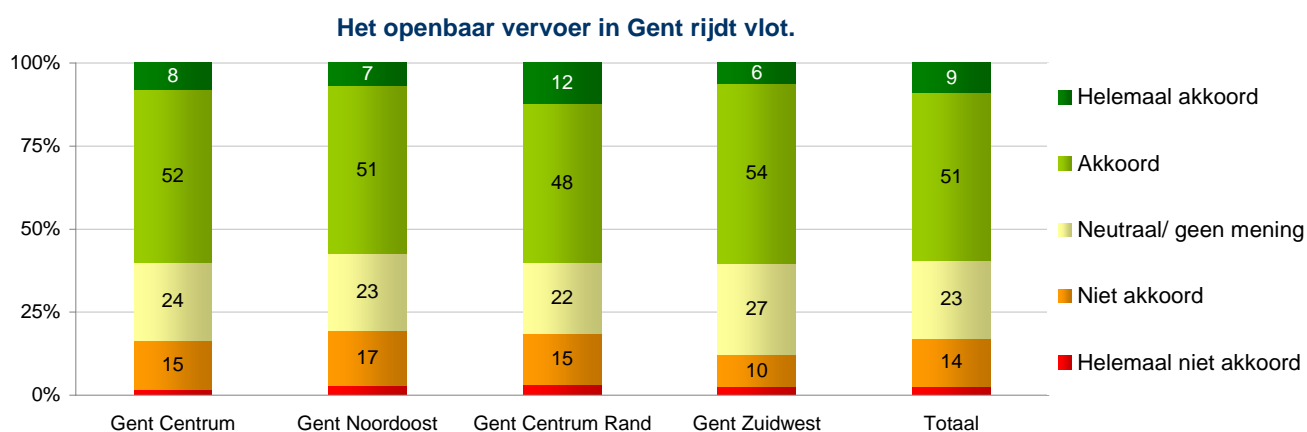
Figuur 30 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (2), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Zes op tien respondenten (59%) vinden het **openbaar vervoer vlot rijden in Gent**. 17% laat weten hier niet akkoord mee te gaan en 23% stelt zich neutraal op.

In de onderscheiden **stadsdelen** denkt men in dezelfde mate over het al dan niet vlot rijden van het openbaar vervoer in Gent. Enkel voor wat betreft de respondenten uit **Gent Zuidwest** zien we een kleinere groep – in vergelijking met Gent in zijn totaliteit – die niet akkoord blijkt te gaan met deze stelling (12% t.o.v. 17%).

Figuur 31 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (3), naar stadsdeel (N totaal=2.221)

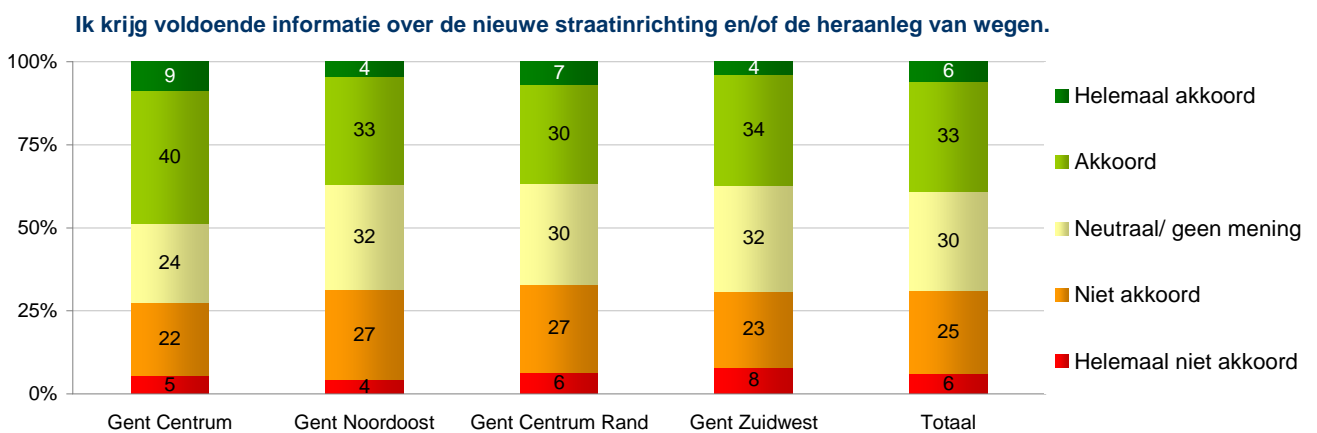


Vier op tien respondenten (39%) zijn van mening dat ze **voldoende informatie krijgen over de nieuwe straatinrichting en/of heraanleg van wegen**. 31% van de respondenten gaat hier echter niet mee akkoord en wijst aldus op het gebrek aan informatie hieromtrent. Evenzoveel (30%) staan hier neutraal tegenover.

Respondenten uit Gent Centrum vinden significant vaker dan respondenten uit geheel Gent dat ze op de hoogte worden gehouden van nieuwe straatinrichtingen en/of heraanleg van wegen, met name 49% t.o.v. 39%. De groep die zich neutraal opstelt, is er tevens kleiner (24% t.o.v. 30%).

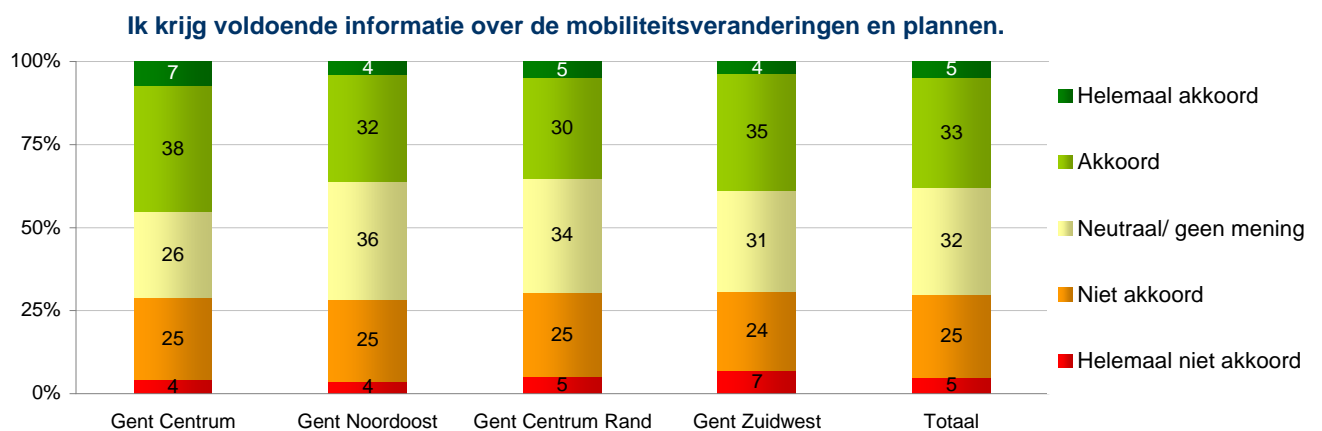
We vinden we een zwak verband met de **leeftijd** (0,046) en het **diploma** (0,108) van de respondent. Het **geslacht** blijkt geen invloed te hebben.

Figuur 32 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (4), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Ook voor wat betreft het **voldoende geïnformeerd worden over mobiliteitsveranderingen en -plannen**, vinden we een zelfde verdeling : vier op tien respondenten (38%) gaat hier mee akkoord, drie op tien (30%) gaat niet akkoord en evenzoveel (32%) stelt zich neutraal op.

Figuur 33 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (5), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



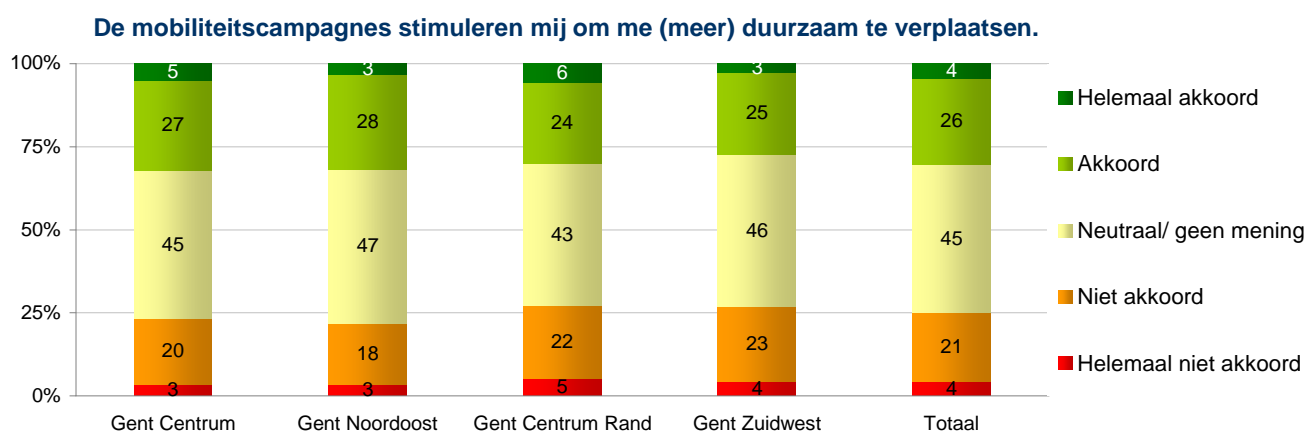
Wie in Gent Centrum woont, vindt ook deze keer significant vaker dat ze op de hoogte worden gehouden van mobiliteitsveranderingen en -plannen, dan Gent in zijn totaliteit (45% t.o.v. 38%). Voorts is de groep die een neutrale houding aanneemt er kleiner (26% t.o.v. 32%).

De **leeftijd** en het **diploma** vertonen een zwakke correlatie (resp. 0,067 en 0,124) met deze uitspraak en ook het **geslacht** van de respondent blijkt een invloed te hebben : 40% van de vrouwen vindt dat ze voldoende geïnformeerd worden over mobiliteitsveranderingen en -plannen ten opzichte van 36% van de mannen.

Drie op tien respondenten (30%) worden door de **mobiliteitscampagnes gestimuleerd om zich (meer) duurzaam te verplaatsen**. Een vierde van de respondenten (25%) geeft aan dat de mobiliteitscampagnes hen niet stimuleren en 45% stelt zich neutraal op.

De mobiliteitscampagnes hebben over de verscheidene **stadsdelen** heen een zelfde effect.

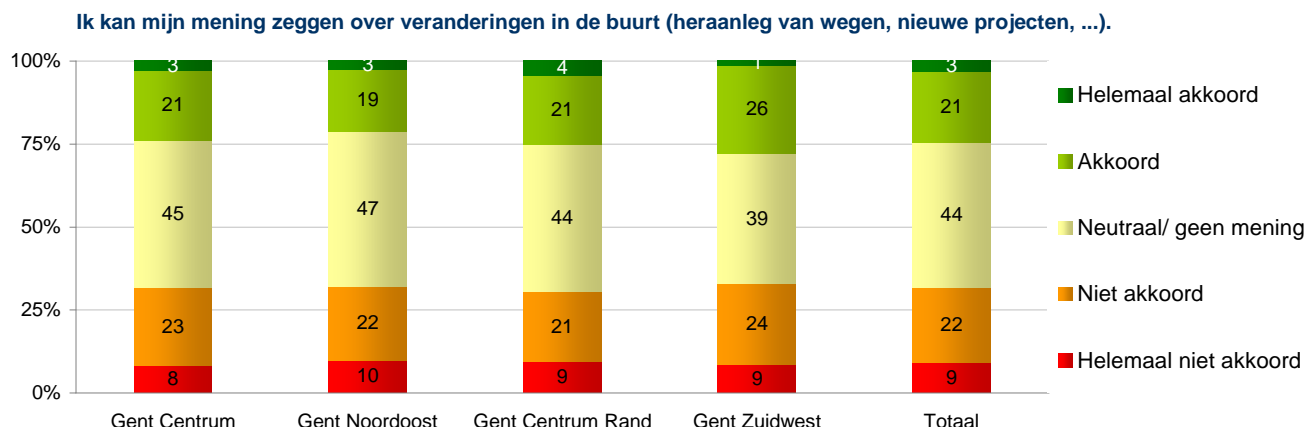
Figuur 34 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (6), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Een vierde van alle respondenten (24%) geeft aan zijn **mening te kunnen zeggen over veranderingen in de buurt**, zoals de heraanleg van wegen, nieuwe projecten, enz. 31% echter vindt dat zij hierover geen inspraak krijgen en 44% stelt zich neutraal op.

In de verscheidene **stadsdelen** delen respondenten in dezelfde mate de mening omtrent het al dan niet inspraak hebben in veranderingen in hun buurt.

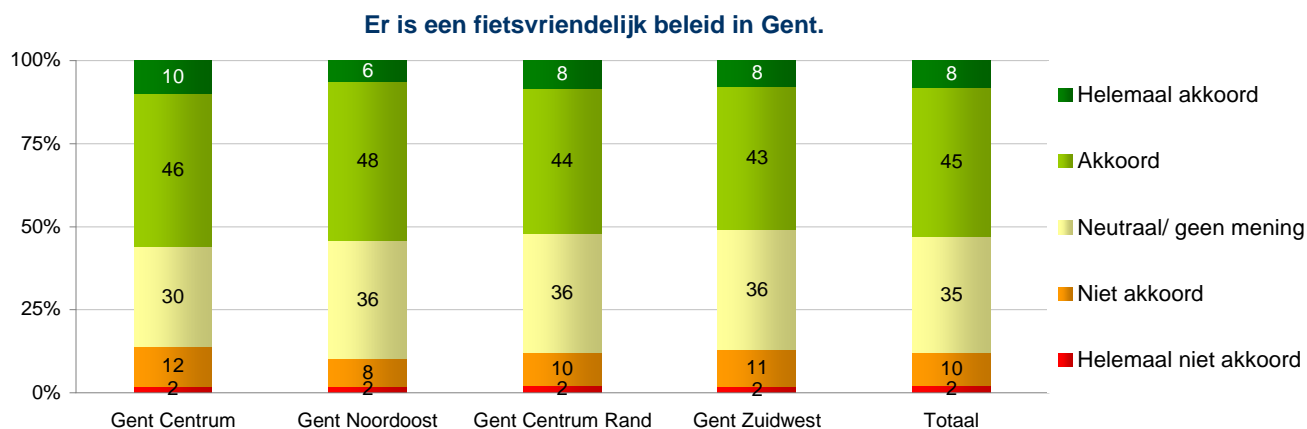
Figuur 35 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (7), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



De helft van de respondenten (53%) is van mening dat er een **fietsvriendelijk beleid** gevoerd wordt in Gent. 12% is de tegenovergestelde mening toegedaan en 35% stelt zich neutraal op.

De mening van de respondenten in de verscheidene **stadsdelen** verschilt niet van deze over geheel Gent voor wat betreft het voeren van een fietsvriendelijk beleid in Gent.

Figuur 36 : Mening omtrent mobiliteitsbeleid in Gent (8), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



3.3.3 Suggesties van Gentenaars

In de vragenlijst werd ruimte voorzien om opmerkingen of suggesties te noteren betreffende het mobiliteitsbeleid in Gent. Ongeveer één op de zeven respondenten heeft hiervan gebruik gemaakt. Al de bemerkingen en suggesties zijn opgenomen in het tabellenrapport.

3.4 Verplaatsingsgedrag

In wat volgt, wordt beschreven hoe respondenten zich verplaatsen. We bekijken met welke vervoersmiddelen ze zich verplaatsen, hoe frequent en met welk doel.

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 beide delen worden hieronder afzonderlijk beschreven.

3.4.1 Algemeen (mobiliteits- en) verplaatsingsgedrag

In dit gedeelte wordt bekeken welke voertuigen in het gezin aanwezig zijn en waar men deze voertuigen stalt. Voorts wordt getracht een zicht te krijgen op de woon-werk verplaatsing: hoe ver dient men zich te verplaatsen, hoeveel tijd neemt deze verplaatsing en met welk hoofdvervoermiddel wordt het traject afgelegd? Tot slot worden ook verplaatsingen met andere doeleinden bevraagd waarbij de nadruk ligt op de vervoerswijze en de frequentie van verplaatsingen.

3.4.1.1 VOERTUIGEN IN HET GEZIN

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

Zes op tien respondenten (63%) geven aan één wagen in het gezin te hebben. 16% heeft twee wagens thuis en 2% heeft er drie of meer. Een vijfde van alle respondenten (19%) heeft géén wagen in het gezin.

Tabel 38 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Eigen wagen⁴¹

# wagens	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	116	30,1	55	10,0	188	23,3	48	11,5	407	18,8
1	227	58,9	355	64,3	518	64,4	254	60,4	1353	62,6
2	36	9,4	129	23,4	91	11,4	98	23,4	355	16,4
3 of meer	6	1,6	13	2,4	7	0,9	19	4,6	46	2,1
Totaal	384	100,0	553	100,0	804	100,0	420	100,0	2161	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>18</i>	<i>4,4</i>	<i>7</i>	<i>1,3</i>	<i>30</i>	<i>3,6</i>	<i>5</i>	<i>1,3</i>	<i>60</i>	<i>2,7</i>
Gemiddelde	0,8		1,2		0,9		1,2		1,0	

⁴¹ Uitgezonderd bedrijfswagens.

Het aantal wagens in het gezin ligt in Gent Centrum en Gent Centrum Rand significant lager dan in geheel Gent. Respectievelijk heeft men er 0,8 en 0,9 wagens ten aanzien van 1,0 in Gent. In de twee overige stadsdelen – Gent Noordoost en Gent Zuidwest – stellen we het tegenovergestelde vast : men heeft er gemiddeld meer wagens vergeleken met Gent in zijn geheel (resp. telkens 1,2 t.o.v. 1,0).

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

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

In Gent Zuidwest heeft men significant vaker een bedrijfswagen in het gezin dan wanneer we dit voor Gent in zijn geheel bekijken, met name gemiddeld 0,3 ten opzichte van 0,2.

Tabel 39 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Bedrijfswagen

# bedrijfs- wagens	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	310	80,6	451	81,7	676	84,0	322	76,8	1760	81,4
1	66	17,1	92	16,7	109	13,5	82	19,6	349	16,1
2	9	2,3	9	1,6	19	2,3	11	2,7	48	2,2
3 of meer	0	0,0	0	0,0	2	0,2	4	1,0	6	0,3
Totaal	384	100,0	553	100,0	806	100,0	420	100,0	2163	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>18</i>	<i>4,4</i>	<i>7</i>	<i>1,3</i>	<i>29</i>	<i>3,4</i>	<i>5</i>	<i>1,3</i>	<i>59</i>	<i>2,6</i>
Gemiddelde	0,2		0,2		0,2		0,3		0,2	

Wanneer we het **totaal maken van eigen wagens en bedrijfswagens** in het gezin, dan zien we dat men gemiddeld over 1,2 wagens beschikt.

58% van de respondenten heeft in totaal één wagen in het gezin, 26% heeft er twee en 4% heeft er drie of meer. Het aandeel respondenten dat géén wagen heeft, bedraagt 12%.

Tabel 40 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Totaal aan wagens⁴²

# wagens	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	73	18,2	35	6,3	131	15,9	27	6,4	267	12,1
1	250	62,4	300	53,8	518	62,7	208	49,1	1276	57,8
2	68	16,8	200	35,9	161	19,5	153	36,1	582	26,3
3 of meer	10	2,5	23	4,1	15	1,8	36	8,4	84	3,8
Totaal	401	100,0	558	100,0	826	100,0	424	100,0	2208	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>2</i>	<i>0,3</i>	<i>8</i>	<i>1,0</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>	<i>13</i>	<i>0,6</i>
Gemiddelde	1,0		1,4		1,1		1,5		1,2	

⁴² Het betreft het totaal van wagens in het gezin, zijnde eigen wagens en bedrijfswagens.

Het aandeel respondenten dat geen wagen heeft, ligt hoger in Gent Centrum en Gent Centrum Rand ten aanzien van geheel Gent (respectievelijk 18% en 16% t.o.v. 12%). Het gemiddeld aantal wagens bedraagt er respectievelijk 1,0 en 1,1, hetgeen significant lager is dan voor geheel Gent (1,2). Voor de twee overige stadsdelen stellen we exact het omgekeerd vast. In Gent Noordoost en Gent Zuidwest heeft men gemiddeld meer wagens dan wanneer we dit op het niveau van de stad Gent in zijn geheel bekijken, met name respectievelijk 1,4 en 1,5 ten opzichte van 1,2. Het aandeel respondenten dat geen wagen heeft, ligt er tevens lager (respectievelijk telkens 6% t.o.v. 12%).

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

In Gent Noordoost zijn er meer respondenten die een motor hebben dan wanneer we dit met Gent in zijn geheel vergelijken, met name respectievelijk 10% ten opzichte van 7%.

Tabel 41 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Motor

# motors	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	379	94,3	506	90,4	781	93,9	397	93,4	2064	93,0
1	19	4,8	49	8,8	49	5,9	24	5,5	141	6,4
2	2	0,6	4	0,8	2	0,2	4	0,9	12	0,6
3 of meer	1	0,3	0	0,0	0	0,0	1	0,2	2	0,1
Totaal	402	100,0	560	100,0	832	100,0	425	100,0	2219	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>2</i>	<i>0,2</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>2</i>	<i>0,1</i>
Gemiddelde	0,1		0,1		0,1		0,1		0,1	

Het aantal respondenten waarvan het gezin één (of meerdere) bromfiets(en) heeft, blijkt beperkt tot 6%. Gemiddeld heeft men 0,1 bromfietsen in het gezin.

In Gent Centrum heeft men minder vaak een bromfiets in het gezin dan in geheel Gent, met name gemiddeld 0,04 ten opzichte van 0,1.

Tabel 42 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Bromfiets

# bromfietsen	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	386	96,0	522	93,2	788	94,7	391	92,1	2087	94,1
1	16	3,9	35	6,3	38	4,6	30	6,9	118	5,3
2	0	0,0	3	0,5	6	0,7	4	1,0	13	0,6
3 of meer	0	0,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Totaal	402	100,0	560	100,0	832	100,0	425	100,0	2219	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>2</i>	<i>0,2</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>2</i>	<i>0,1</i>
Gemiddelde	0,04		0,1		0,1		0,1		0,1	

Bij 9% van de respondenten beschikt het gezin niet over een **fiets**. 20% heeft één fiets, 30% heeft er twee en 41% heeft in het gezin drie of meer fietsen. Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 2,6 fietsen.

Dit cijfer schommelt echter al naargelang het stadsdeel waarin de respondent woonachtig is. In Gent Centrum en Gent Centrum Rand heeft het gezin van de respondenten gemiddeld 2,2 en 2,3 fietsen. Dit is significant lager dan het gemiddelde van 2,6 fietsen dat we vinden voor geheel Gent. Anderzijds ligt het gemiddeld aantal fietsen per gezin hoger in Gent Noordoost en Gent Zuidwest, met telkens 2,9 fietsen per gezin.

Tabel 43 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Fiets

# fietsen	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	50	12,4	37	6,6	95	11,4	26	6,1	208	9,4
1	99	24,8	84	14,9	190	22,8	65	15,2	437	19,7
2	123	30,6	169	30,2	240	28,8	131	30,8	663	29,9
3 of meer	130	32,3	270	48,2	309	37,0	204	47,9	912	41,1
Totaal	401	100,0	560	100,0	834	100,0	425	100,0	2220	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,2</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>0,0</i>
Gemiddelde	2,2		2,9		2,3		2,9		2,6	

Tot slot laat 3% van de respondenten weten dat er in zijn/haar gezin minstens één **elektrisch voertuig** is. 2% heeft thuis (minstens) een elektrische fiets, 1% een elektrische wagen en 0,3% een elektrische bromfiets.

Het al dan niet hebben van één of meerdere elektrische voertuigen in het gezin, staat los van het stadsdeel waarin men woont.

Tabel 44 : Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Elektrisch voertuig

# fietsen	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Geen	392	97,7	543	96,9	814	97,6	407	95,7	2156	97,1
Wagen	1	0,1	3	0,6	3	0,4	4	1,0	11	0,5
Bromfiets	0	0,1	2	0,4	3	0,4	1	0,3	7	0,3
Fiets	8	2,1	12	2,2	14	1,6	14	3,3	48	2,2
Totaal	402	100,0	560	100,0	834	100,0	425	100,0	2221	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>

3.4.1.2 VERPLAATSING NAAR WERK / SCHOOL

VERVOERSMIDDEL

Respondenten werd gevraagd hoe ze zich meestal naar het werk of school begeven. Indien men meerdere vervoersmiddelen combineert, diende men het vervoersmiddel te noteren waarmee men de langste afstand aflegt.

Bijna de helft van de respondenten (48%) verplaatst zich met de wagen naar het werk of school; 44% rijdt zelf, 5% rijdt mee als passagier. Het tweede meest gebruikte vervoersmiddel om zich naar het werk of school te verplaatsen is de fiets, zijnde 26% van de respondenten. Voorts maakt 16% gebruik van het openbaar vervoer : 9% gaat met de trein naar het werk of school en 7% met tram / bus.

Tot slot geeft 6% aan meestal te voet naar het werk of school te gaan; 2% gaat met de motor of bromfiets.

Tabel 45 : Verplaatsingsmiddel naar het werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die beroepsactief of studierend zijn

Vervoersmiddel	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Met de auto, als chauffeur	125	41,3	194	48,6	232	38,1	152	52,1	703	43,9
Met de auto, als passagier	3	0,9	24	5,9	29	4,8	18	6,2	74	4,6
Met de motor	4	1,4	4	1,0	4	0,6	3	1,2	15	0,9
Met de bromfiets	3	0,9	5	1,2	6	1,0	3	0,9	16	1,0
Met de trein	40	13,4	21	5,3	52	8,6	23	7,8	137	8,5
Met de tram / bus	17	5,6	35	8,9	50	8,3	12	4,2	115	7,2
Met de fiets	80	26,6	99	24,9	172	28,2	61	21,0	413	25,8
Te voet	25	8,3	12	3,0	52	8,5	12	3,9	101	6,3
Ander antwoord	1	0,3	1	0,2	1	0,2	2	0,6	5	0,3
Niet van toepassing ⁴³	4	1,3	4	1,0	11	1,8	6	2,1	25	1,6
Totaal	302	100,0	399	100,0	610	100,0	292	100,0	1604	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>3</i>	<i>1,1</i>	<i>4</i>	<i>1,1</i>	<i>4</i>	<i>0,7</i>	<i>4</i>	<i>1,4</i>	<i>16</i>	<i>1,0</i>

Wanneer we het vervoersmiddel dat gebruikt wordt om naar het werk of school te gaan, bekijken over de verscheidene **stadsdelen**, kunnen we toch een aantal verschillen vaststellen. Zo zijn er in Gent Centrum Rand significant minder respondenten die met de wagen (als chauffeur) naar het werk rijden, met name 38% t.o.v. 44% voor Gent in zijn geheel. In Gent Zuidwest wordt de wagen dan weer door significant meer respondenten gebruikt om naar het werk of school te gaan (52%). In Gent Centrum zien we een hoger aandeel respondenten die met de trein naar het werk gaan, terwijl dit in Gent Noordoost significant lager ligt (respectievelijk 13% en 5% t.o.v. 9% voor Gent in zijn geheel). Tot slot vinden we in Gent Noordoost ook minder respondenten die te voet naar hun werk gaan in vergelijking met Gent in zijn totaliteit (respectievelijk 3% t.o.v. 6%).

Wanneer we **enkel de beroepsactieve respondenten** bekijken, blijkt iets meer dan de helft (53%) met de wagen naar het werk gaan : 52% als chauffeur en 1% als passagier. Op de tweede plaats vinden we een vierde van de beroepsactieve respondenten (24%) die aangeven zich met de fiets naar het werk te verplaatsen. Eén op tien respondenten (10%) gaat met de trein naar het werk en 5% neemt bus of tram. 3% gaat meestal te voet naar het werk en 2% maakt gebruik van motor of bromfiets.

Bij de **schoolgaande respondenten** zien we dat een vierde van hen met de wagen naar school gaat : 22% wordt met de wagen gebracht en 3% rijdt zelf. Het grootste aandeel schoolgaande respondenten fietst echter naar school, zijnde 36%. Bovendien blijkt een vijfde (21%) te voet naar school te gaan. Tot slot vinden we nog dat 17% met de bus of tram naar school gaat, 1% met de trein en 0,4% met de bromfiets.

Tabel 46 : Verplaatsingsmiddel naar het werk / school, naar statuut – Respondenten die beroepsactief of studierend zijn (N=1.620)

Vervoersmiddel	Naar school		Naar het werk		Totaal	
	N	%	N	%	N	%
Met de auto, als chauffeur	9	3,4	694	52,3	703	43,9
Met de auto, als passagier	59	21,5	14	1,1	74	4,6
Met de motor	0	0,0	15	1,1	15	0,9
Met de bromfiets	1	0,4	15	1,1	16	1,0
Met de trein	2	0,6	135	10,2	137	8,5
Met de tram / bus	46	16,6	69	5,2	115	7,2
Met de fiets	100	36,2	313	23,6	413	25,8
Te voet	59	21,3	42	3,1	101	6,3
Ander antwoord	0	0,0	5	0,4	5	0,3
Niet van toepassing ⁴⁴	0	0,0	25	1,9	25	1,6
Totaal	276	100,0	1327	100,0	1604	100,0
<i>Geen antwoord</i>	9	3,1	8	0,6	16	1,0

Wanneer we de schoolgaande jeugd (10 tot en met 18 jaar) eruit lichten, blijkt bijna drie op de tien respondenten (28%) van 10 tot 11 jaar oud te voet naar school te gaan. Bij de leeftijdsgroep 12 tot 18 jaar is dit aandeel gehalveerd tot 14%, waarbij een gedeelte is overgeschakeld naar tram/bus en het overige deel met de fiets naar school gaat (zie tabel 47).

⁴³ We interpreteren dit antwoord als zijnde respondenten die van thuis uit werken.

⁴⁴ We interpreteren dit antwoord als zijnde respondenten die van thuis uit werken.

Tabel 47 : Verplaatsingsmiddel naar school, naar leeftijd – Respondenten van 10 tot en met 18 jaar, die studerend zijn (N=251)

Vervoersmiddel	10 – 11 jaar		12 – 18 jaar		Totaal	
	N	%	N	%	N	%
Met de auto, als chauffeur	0	0,0	2	2,9	2	1,0
Met de auto, als passagier	39	24,2	21	25,1	59	24,5
Met de motor	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Met de bromfiets	1	0,7	0	0,0	1	0,5
Met de trein	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Met de tram / bus	24	14,7	16	19,6	40	16,4
Met de fiets	52	32,5	31	38,2	84	34,4
Te voet	45	27,9	12	14,1	57	23,3
Totaal	161	100,0	82	100,0	243	100,0
<i>Geen antwoord</i>	5	3,0	3	3,8	8	3,3

VERPLAATSINGSAFSTAND EN -TIJD

Over het **algemeen** moeten respondenten gemiddeld 18 kilometer afleggen om van hun woonplaats naar het werk / school te gaan. Daarbij is men gemiddeld 28 minuten onderweg.

Respondenten uit Gent Centrum moeten gemiddeld meer kilometers afleggen naar hun werk of school dan wanneer we kijken naar Gent in zijn geheel, zijnde gemiddeld 23 kilometer t.o.v. 18 kilometer. Het traject van de woonplaats tot aan het werk / school duurt ook significant langer in vergelijking met geheel Gent, met name gemiddeld 32 minuten t.o.v. 28 minuten. Voorts blijkt de afstand naar het werk of school voor respondenten uit Gent Noordoost significant korter te zijn dan wanneer we kijken naar Gent in zijn totaliteit (respectievelijk 16 kilometer t.o.v. 18 kilometer). Ondanks de kortere afstand doet men er toch even lang over om het werk / school te bereiken.

Tabel 48 : Verplaatsingsafstand en –tijd naar het werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die beroepsactief of studerend zijn (N=1.620)

Stadsdeel	Gemiddelde afstand naar werk / school	Gemiddeld onderweg naar werk / school
Gent Centrum	22,7 km	31,8 minuten
Gent Noordoost	15,9 km	26,0 minuten
Gent Centrum Rand	18,0 km	27,2 minuten
Gent Zuidwest	18,1 km	27,1 minuten
Totaal	18,4 km	27,8 minuten
<i>Geen antwoord</i>	<i>3,4% (N=55)</i>	<i>3,0% (N=49)</i>

Wanneer we **beroepsactieve en schoolgaande respondenten afzonderlijk** beschouwen, blijken schoolgaande respondenten gemiddeld op 4 kilometer afstand van hun school te wonen en beroepsactieve respondenten gemiddeld op 21,5 kilometer afstand.

Naar **stadsdeel** kunnen geen significante verschillen worden vastgesteld voor wat betreft de afstand van de woonplaats tot de school. Wel blijkt een significant verschil voor beroepsactieve respondenten te bestaan : respondenten uit Gent Noordoost wonen gemiddeld 2,5 kilometer dichter bij hun werk dan wanneer we dit op het niveau van geheel Gent bekijken waar de gemiddelde afstand tot de werkplaats 21,5 kilometer bedraagt.

Tabel 49 : Verplaatsingsafstand en –tijd, naar stadsdeel en tewerkstellingsstatuut – Respondenten die beroepsactief of studierend zijn (N=1.620)

Stadsdeel	Gemiddelde afstand		Gemiddeld onderweg	
	School	Werk	School	Werk
Gent Centrum	3,5 km	25,0 km	15,9 minuten	33,8 minuten
Gent Noordoost	4,4 km	18,7 km	14,0 minuten	28,9 minuten
Gent Centrum Rand	3,1 km	21,7 km	14,1 minuten	30,5 minuten
Gent Zuidwest	5,3 km	21,2 km	15,3 minuten	30,0 minuten
Totaal	3,9 km	21,5 km	14,5 minuten	30,7 minuten
<i>Geen antwoord</i>	1,0% (N=3)	3,9% (N=52)	0,2% (N=1)	3,6% (N=48)

Om de 4 kilometer van de woonplaats tot het schoolgebouw af te leggen, blijken **schoolgaande respondenten** gemiddeld een kwartier nodig te hebben. Een korte rekenoefening leert ons dat schoolgaande respondenten aldus gemiddeld aan 16 km/u naar school gaan.

Beroepsactieve respondenten dienen gemiddeld een grotere afstand af te leggen tot hun werk dan schoolgaande respondenten tot hun school, met name 21,5 kilometer. Om deze afstand te overbruggen, zijn ze gemiddeld een half uur onderweg (i.c. 31 minuten). Dit houdt in dat men gemiddeld aan 42 km/u naar het werk gaat.

Zowel bij schoolgaande als bij beroepsactieve respondenten heeft het **stadsdeel** waar men woont geen invloed op hoelang men onderweg is naar respectievelijk de school of het werk.

In tabel 50 wordt het **vervoersmiddel** dat men meestal gebruikt om **naar het werk** te gaan **gerelateerd aan de afstand** die men moet afleggen tot aan de **werkplaats**. Zo blijkt iets meer dan de helft (56%) van de beroepsactieve respondenten die op minder dan 5 kilometer van hun werk wonen met de fiets naar het werk te gaan. Voorts gaat 11% te voet; 9% neemt tram of bus. Een vijfde van de beroepsactieve respondenten (22%) verkiest toch de wagen om zich – voor minder dan 5 kilometer – naar het werk te verplaatsen.

Eens de afstand tot het werk 5 kilometer of meer bedraagt, prijkt de wagen steevast bovenaan als meest gebruikte vervoersmiddel. Wanneer de afstand tussen 5 en 10 kilometer bedraagt, blijft ook de fiets een vaak gehanteerd vervoersmiddel om zich naar het werk te verplaatsen, met name voor een derde van de beroepsactieve respondenten (32%). Eens de afstand tot het werk 50 kilometer of meer bedraagt, zien we een sterke toename van het aantal respondenten dat zich met de trein naar het werk verplaatst.

Tabel 50 : Verplaatsingsmiddel naar het werk, naar afstand tot het werk – Respondenten die beroepsactief zijn

Vervoersmiddel	< 5 km		5 – 10 km		10 – 15 km		15 – 30 km		30 – 50 km		50 km +	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Met de auto, als chauffeur	67	20,8	172	52,8	125	81,4	110	88,6	70	79,9	138	52,7
Met de auto, als passagier	3	0,8	1	0,2	1	0,6	0	0,0	0	0,0	8	3,1
Met de motor	4	1,3	8	2,3	0	0,0	1	0,6	1	1,5	1	0,5
Met de bromfiets	2	0,5	10	3,0	3	2,2	1	0,5	0	0,0	0	0,0
Met de trein	0	0,0	3	0,9	1	0,8	4	2,9	13	15,3	109	41,6
Met de tram / bus	29	9,1	25	7,6	6	3,7	4	3,2	0	0,0	2	0,6
Met de fiets	182	56,3	104	31,8	17	11,3	5	3,6	2	2,6	2	0,8
Te voet	36	11,1	3	0,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Ander antwoord	0	0,0	2	0,5	0	0,0	1	0,7	1	0,6	2	0,6
Totaal	323	100,0	326	100,0	154	100,0	124	100,0	88	100,0	262	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>2</i>	<i>0,5</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>	<i>2</i>	<i>1,5</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>0,6</i>

In tabel 49 zagen we reeds dat **schoolgaande respondenten** op gemiddeld 4 kilometer van hun school wonen. Meer concreet, de helft van de schoolgaande respondenten (53%)⁴⁵ blijkt op minder dan 2,5 kilometer van de school te wonen. 38% gaat te voet naar school en 40% met de fiets. Eén op tien gaat met bus of tram. Hoewel de afstand minder dan 2,5 kilometer bedraagt, komt toch 12% met de wagen naar school.

Tabel 51 : Verplaatsingsmiddel naar school, naar afstand tot de school – Respondenten die studeren

Vervoersmiddel	< 2,5 km		2,5 – 5 km		5 – 10 km		10 km +	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Met de auto, als chauffeur	2	1,1	2	3,4	5	9,1	1	4,7
Met de auto, als passagier	16	10,8	15	28,7	22	42,1	5	21,6
Met de motor	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Met de bromfiets	1	0,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Met de trein	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	7,6
Met de tram / bus	14	9,8	8	15,8	13	24,8	10	44,0
Met de fiets	58	39,7	23	45,3	13	23,9	5	22,1
Te voet	55	37,8	3	6,8	0	0,0	0	0,0
Ander antwoord	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Totaal	149	100,0	52	100,0	55	100,0	26	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>3</i>	<i>1,7</i>	<i>2</i>	<i>3,1</i>	<i>2</i>	<i>3,6</i>	<i>3</i>	<i>9,9</i>

⁴⁵ In totaal zijn er in de steekproef 282 schoolgaande respondenten. Uit Tabel 51 blijkt dat 149 van hen op minder dan 2,5 kilometer afstand van de school wonen, zijnde 53%.

Wanneer we kijken naar de schoolgaande respondenten die in een straal van 2,5 tot 5 kilometer van de school wonen, daalt het aandeel dat te voet naar school gaat van 38% naar 7%. Hoewel het aandeel dat met de fiets of het openbaar vervoer naar school gaat, licht stijgt (resp. +5% en +6%), zien we voornamelijk het gebruik van de wagen toenemen, met name van 12% naar 32%.

Een vierde van de schoolgaande respondenten (24%) die tussen 5 en 10 km van hun school wonen, gaat met de fiets; evenzoveel (25%) neemt tram of bus. De helft (51%) komt met de wagen naar school.

Eens de woonplaats 10 kilometer of verder van de school gelegen is, stijgt voornamelijk het gebruik van het openbaar vervoer (52%).

Vervolgens kunnen we per vervoersmiddel bekijken welke afstand men gemiddeld aflegt naar het werk / school en hoelang men gemiddeld onderweg is. Een overzicht wordt weergegeven in tabel 52.

Respondenten die (onder andere) met de trein naar het werk gaan, leggen de grootste afstand af, met name gemiddeld 56km; zij doen er tevens het langst over met een gemiddelde van 1 uur en 14 minuten. Op de tweede plaats vinden we de respondenten die met de wagen (als chauffeur) naar het werk gaan : zij dienen gemiddeld 25km te overbruggen en doen hier gemiddeld bijna een half uur over (29 minuten). Wie met de auto als passagier of met de motor naar het werk of school gaat, woont op gemiddeld 12 à 14 km afstand, waarbij men gemiddeld 17 tot 19 minuten onderweg is. De bromfiets wordt gebruikt om een afstand van gemiddeld 7km te overbruggen in een gemiddelde tijd van 18 minuten. Ook wie met tram of bus naar het werk / school gaat, woont op gemiddeld 7km afstand. Ondanks de relatief korte afstand, doet men significant langer over het traject, met name 31 minuten. Respondenten die met de fiets naar het werk /school gaan, wonen gemiddeld op 5km afstand en doen er gemiddeld 16 minuten over om van bij hun thuis tot aan het werk / school te geraken. Tot slot blijken respondenten die te voet naar hun werk of school gaan, op gemiddeld 1km te wonen. Zij doen er 11 minuten over om hun werk / school te bereiken.

Tabel 52 : Verplaatsingsafstand en –tijd naar het werk / school, naar vervoersmiddel – Respondenten die beroepsactief of studierend zijn (N=1.620)

Vervoersmiddel	Gemiddelde afstand naar werk / school	Gemiddeld onderweg naar werk / school
Met de auto, als chauffeur	24,6 km	29,2 min.
Met de auto, als passagier	11,9 km	17,2 min.
Met de motor	13,5 km	19,2 min.
Met de bromfiets	7,0 km	18,2 min.
Met de trein	56,2 km	73,6 min.
Met de tram / bus	6,8 km	31,4 min.
Met de fiets	4,8 km	15,8 min.
Te voet	1,3 km	10,9 min.
Totaal	18,4 km	27,8 min.
<i>Geen antwoord</i>	3,4% (N=55)	3,0% (N=49)

In onderstaande tabel wordt gekeken naar de postcode van de woonplaats van de respondent en de postcode van zijn/haar werk of school. Ondanks de soms lage aantallen kunnen toch een aantal significante verschillen worden vastgesteld.

Bij iets meer dan de helft (54%) van de respondenten die in **postcode 9000 wonen**, is de school of het werk ook in postcode 9000 gelegen; voor geheel Gent ligt dit percentage significant lager, met name 47%. Voorts verplaatsen respondenten uit postcode 9000 zich vaker naar Brussel om naar school of het werk te gaan(resp. 11% t.o.v. 8% voor geheel Gent). Anderzijds is de school of het werk van respondenten die in postcode 9000 wonen, minder vaak gelegen in postcode 9031, 9040, 9041 en 9050, vergeleken met het geheel van Gent.

Tabel 53 : Postcode van werk/school, naar postcode woonplaats – Respondenten die beroepsactief of studierend zijn (N=1.620)

Postcode werk/school	Postcode woonplaats																			
	9000		9030		9031		9032		9040		9041		9042		9050		9051		9052	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
9000	414	54,0	33	44,4	38	43,2	38	51,6	69	38,4	28	30,6	3	28,0	93	39,6	16	59,3	17	43,8
9030	11	1,4	15	20,1	2	2,5	4	5,8	1	0,7	1	1,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	2,4
9031	5	0,7	2	2,3	18	21,0	1	1,0	2	1,1	1	1,3	0	0,0	1	0,3	1	2,8	0	0,0
9032	3	0,4	1	1,0	0	0,0	5	6,7	0	0,0	2	2,5	0	0,0	1	0,4	0	0,0	0	0,0
9040	13	1,7	0	0,0	0	0,0	2	2,9	29	16,1	8	9,0	1	6,8	6	2,7	0	0,0	1	1,9
9041	10	1,3	3	3,8	1	0,9	0	0,0	7	3,8	21	23,3	1	10,4	5	2,1	1	3,8	1	1,9
9042	13	1,7	1	1,2	1	1,2	5	6,4	0	0,0	2	1,9	2	14,9	2	0,8	0	0,0	0	0,0
9050	14	1,9	2	3,2	3	3,5	1	1,3	5	2,7	4	4,8	2	13,7	43	18,5	0	0,0	1	2,7
9051	10	1,3	0	0,0	1	0,8	1	1,1	6	3,1	2	2,5	0	0,0	2	0,7	3	11,7	2	5,7
9052	12	1,6	3	3,9	0	0,0	1	1,0	1	0,7	1	1,0	0	0,0	9	3,9	0	0,0	8	19,8
Oost-Vlaanderen (excl. Gent)	91	11,9	5	7,0	14	15,9	11	14,3	29	16,1	9	9,8	3	26,4	46	19,7	3	10,9	5	13,4
Antwerpen	32	4,2	4	5,9	1	1,2	1	1,1	6	3,3	6	6,2	0	0,0	3	1,2	1	2,8	1	2,1
Brussel (BHG)	82	10,8	1	1,4	6	6,7	3	4,7	12	6,9	5	5,3	0	0,0	13	5,5	1	5,0	2	6,4
West-Vlaanderen	34	4,5	3	3,6	3	3,2	1	1,1	10	5,5	0	0,0	0	0,0	8	3,4	0	0,0	0	0,0
Vlaams-Brabant	17	2,3	2	2,4	0	0,0	1	1,1	2	1,1	1	0,8	0	0,0	3	1,1	1	3,8	0	0,0
Wallonië	1	0,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Buitenland	1	0,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Totaal	766	100	74	100	87	100	74	100	179	100	90	100	11	100	234	100	27	100	38	100
Geen antwoord	26	3,3	1	1,3	1	1,2	3	3,9	4	2,2	2	1,9	0	0,0	2	0,8	1	3,6	1	2,6

Niet onlogisch is de school of het werk van respondenten uit **postcode 9030**, ook vaker in deze postcode gelegen (20%). Hetzelfde stellen we vast voor respondenten uit **postcode 9031** (21%).

Bijna vier op de tien respondenten (38%) uit **postcode 9040** hebben een school of werkplaats gelegen in postcode 9000; dit is significant lager dan het geheel van Gent. Anderzijds, en opnieuw niet onbegrijpelijk, heeft een hoger percentage een school of werkplaats in postcode 9040 (16%).

Respondenten uit **postcode 9041** hebben vaker een school of werkplaats gelegen in postcode 9040 (9%) en postcode 9040 (23%); en minder vaak een gelegen in postcode 9000 (31%).

Tot slot blijkt 40% van de respondenten uit **postcode 9050** een school of werkplaats in postcode 9000 te hebben; een significant lager aandeel vergeleken met geheel Gent. Daartegenover staat dat een groter aandeel naar school / het werk gaat in postcode 9050 (19%) en in Oost-Vlaanderen (20%).

3.4.1.3 VERPLAATSINGSGEDRAG PER FIETS

STALLING VAN FIETS – THUIS

Als we de respondenten in beschouwing nemen die thuis minstens één of meerdere fietsen hebben, blijkt 44% (een van) deze **fiets(en) te stallen** in een garage, schuurtje, tuinhuisje, enz. dat bij de woning hoort. Voorts blijkt een belangrijk aandeel respondenten hun fiets binnenshuis te stallen, met name 36%. Minder vaak zet men zijn/haar fiets buiten op eigen terrein (8%) of op straat tegen de gevel of op het voetpad (8%). Slechts 2% gebruikt een openbare fietsenstalling op straat om zijn fiets te stallen en 1% een fietsentrommel.

Tabel 54 : Stelplaats van fietsen thuis (eerste fiets), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 fiets hebben (N=2.013)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	28	7,9	15	2,9	96	13,0	11	2,9	150	7,5
Op straat in een openbare fietsenstalling	20	5,7	2	0,4	22	2,9	4	1,0	48	2,4
In een fietsentrommel	2	0,5	2	0,4	8	1,1	1	0,3	14	0,7
Binnenshuis	149	42,4	146	28,2	324	44,1	107	26,7	726	36,2
In een (gehuurde) garage, schuurtje, tuinhuisje, ... bij mijn woning	122	34,8	301	58,1	234	31,7	234	58,6	891	44,4
Buiten op eigen terrein (oprit, tuin,...)	28	7,8	47	9,1	45	6,1	40	10,0	160	8,0
Ander antwoord	3	0,8	4	0,9	8	1,0	2	0,4	16	0,8
Totaal	351	100,0	518	100,0	736	100,0	399	100,0	2004	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>	<i>5</i>	<i>0,9</i>	<i>3</i>	<i>0,3</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>9</i>	<i>0,4</i>

Het aandeel respondenten dat zijn/haar fiets binnenshuis stalt, ligt significant hoger in Gent Centrum Rand en Gent Centrum, vergeleken met geheel Gent (respectievelijk 44% en 42% t.o.v. 36%). Daartegenover staat dat men de fiets minder vaak in een garage/schuurtje/tuinhuisje zet dat bij de woning hoort (32% en 35% t.o.v. 44%). Voor de stadsdelen Gent Noordoost en Gent Zuidwest geldt exact het omgekeerde : men bergt er vaker de fiets op in een garage/schuurtje/tuinhuisje bij de woning dan binnenshuis (zie tabel 54). Voorts maken respondenten woonachtig in Gent Centrum meer gebruik van openbare fietsenstallingen op straat om hun fiets te bergen (6% t.o.v. 2% voor geheel Gent) en zetten respondenten uit Gent Centrum Rand hun fiets vaker op straat tegen de gevel of op het voetpad (13% t.o.v. 8%). In Gent Noordoost en Gent Zuidwest zet men zijn/haar fiets uitzonderlijk op straat tegen een gevel of op het voetpad (telkens 3%).

Ook een eventuele **tweede fiets in het gezin** wordt op een gelijkaardige manier gestald. De helft van de respondenten (49%) die een tweede fiets hebben, plaatsen deze in een garage/schuurtje/tuinhuisje dat bij de woning hoort; gevolgd door 35% van de respondenten die hun tweede fiets binnenshuis stallen. Eén op tien (9%) zet hun tweede fiets buiten op eigen terrein en 4% zet de tweede fiets op straat tegen de gevel of op het voetpad. De openbare fietsenstalling is goed voor 2% van de tweede fietsen en 1% wordt in een fietsentrommel gestald.

Tabel 55 : Stelplaats van fietsen thuis (tweede fiets), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 2 fietsen hebben (N=1.576)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	13	5,2	7	1,7	33	6,0	7	2,0	60	3,8
Op straat in een openbare fietsenstalling	9	3,6	1	0,2	22	4,1	2	0,5	34	2,2
In een fietsentrommel	1	0,3	0	0,0	7	1,3	1	0,4	9	0,6
Binnenshuis	101	40,4	111	25,5	245	44,8	87	25,8	543	34,7
In een (gehuurde) garage, schuurtje, tuinhuisje, ... bij mijn woning	101	40,3	270	62,0	194	35,5	209	62,4	774	49,4
Buiten op eigen terrein (oprit, tuin,...)	23	9,0	44	10,2	41	7,5	30	8,9	138	8,8
Ander antwoord	3	1,3	2	0,4	5	0,9	0	0,0	10	0,6
Totaal	251	100,0	435	100,0	546	100,0	336	100,0	1568	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,3</i>	<i>4</i>	<i>0,7</i>	<i>3</i>	<i>0,3</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>8</i>	<i>0,4</i>

Ook voor wat betreft de **derde fiets in het gezin**, stellen we een zelfde verdeling vast met betrekking tot de stalplaats: de helft van de respondenten (53%) met een derde fiets in het gezin, zet deze fiets in een garage/schuurtje/tuinhuisje en 33% stalt de fiets binnenshuis. Opnieuw 9% zet de fiets buiten op eigen terrein en 2% plaatst hem tegen de gevel of op het voetpad. Nog 2% plaatst hun derde fiets in een openbare fietsenstalling en 1% maakt gebruik van een fietsentrommel.

Tabel 56 : Stelplaats van fietsen thuis (derde fiets), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 3 fietsen hebben (N=913)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	6	4,6	3	1,0	9	3,1	2	1,1	20	2,2
Op straat in een openbare fietsenstalling	2	1,6	1	0,4	7	2,4	4	1,8	14	1,5
In een fietsentrommel	1	0,5	0	0,0	6	1,9	0	0,0	6	0,7
Binnenshuis	48	36,8	68	25,5	139	45,6	44	21,9	299	33,1
In een (gehuurde) garage, schuurtje, tuinhuisje, ... bij mijn woning	60	46,5	166	62,0	117	38,5	133	65,6	476	52,7
Buiten op eigen terrein (oprit, tuin,...)	10	8,0	28	10,4	26	8,5	20	9,7	84	9,2
Ander antwoord	3	2,0	2	0,7	0	0,0	0	0,0	4	0,5
Totaal	130	100,0	267	100,0	304	100,0	203	100,0	904	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>3</i>	<i>0,5</i>	<i>4</i>	<i>0,5</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>9</i>	<i>0,4</i>

Respondenten hadden de mogelijkheid om tot en met hun (eventuele) **vierde fiets in het gezin** aan te geven waar ze deze fietsen stallen. 27% van alle respondenten blijkt een vierde fiets in het gezin te hebben. Deze vierde fiets wordt – net zoals we voor de andere fietsen zagen – voornamelijk in een garage/schuurtje/tuinhuisje gestald (58%) of binnenshuis (29%). Eén op tien (10%) plaatst deze vierde fiets buiten op eigen terrein, 1% zet de fiets op straat tegen de gevel of op het voetpad, en telkens minder dan 1% maakt gebruik van een openbare fietsenstalling of een fietsentrommel.

Tabel 57 : Stelplaats van fietsen thuis (vierde fiets), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 4 fietsen hebben (N=610)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	2	2,0	2	1,1	2	1,0	2	1,6	8	1,3
Op straat in een openbare fietsenstalling	0	0,5	0	0,0	2	0,9	0	0,0	2	0,4
In een fietsentrommel	0	0,0	0	0,0	2	0,9	0	0,0	2	0,3
Binnenshuis	31	37,7	37	19,8	75	39,8	32	22,8	176	29,2
In een (gehuurde) garage, schuurtje, tuinhuisje, ... bij mijn woning	42	51,6	124	65,4	91	48,1	94	66,1	351	58,3
Buiten op eigen terrein (oprit, tuin,...)	5	5,6	25	13,3	17	9,3	14	9,5	61	10,1
Ander antwoord	2	2,6	1	0,4	0	0,0	0	0,0	3	0,5
Totaal	82	100	189	100	188	100	142	100	602	100
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>3</i>	<i>0,5</i>	<i>2</i>	<i>0,2</i>	<i>3</i>	<i>0,6</i>	<i>8</i>	<i>0,4</i>

Wanneer we de optelsom maken van **alle fietsen in het gezin** – met een maximum van vier fietsen per respondent – blijkt de helft van de fietsen (49%) in een garage/schuurtje/tuinhuisje gestald te worden en 34% binnenshuis. 9% wordt buiten op eigen terrein geplaatst en 5% op straat tegen de gevel of op het voetpad. In mindere mate maakt men gebruik van openbare fietsenstallingen en fietsentrommels : respectievelijk 2% en 1% van de fietsen worden er gestald.

Tabel 58 : Stelplaats van alle fietsen thuis (maximum vier fietsen per respondent), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 fiets hebben (N=2.013 respondenten met 5.112 fietsen)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	48	5,9	27	1,9	140	7,9	23	2,1	238	4,7
Op straat in een openbare fietsenstalling	32	3,9	4	0,3	53	3,0	9	0,9	98	1,9
In een fietsentrommel	3	0,4	2	0,2	23	1,3	3	0,3	31	0,6
Binnenshuis	329	40,4	363	25,7	783	44,1	270	25,0	1744	34,3
In een (gehuurde) garage, schuurtje, tuinhuisje, ... bij mijn woning	326	40,1	861	61,0	635	35,8	670	62,1	2492	49,1
Buiten op eigen terrein (oprit, tuin,...)	65	8,0	144	10,2	129	7,3	103	9,6	442	8,7
Ander antwoord	11	1,3	9	0,6	12	0,7	2	0,2	34	0,7
Totaal	813	100	1410	100	1774	100	1080	100	5077	100
<i>Geen antwoord</i>	<i>4</i>	<i>0,3</i>	<i>15</i>	<i>0,7</i>	<i>12</i>	<i>0,4</i>	<i>4</i>	<i>0,2</i>	<i>35</i>	<i>0,4</i>

Wie in Gent Centrum of Gent Centrum Rand woont, stalt zijn/haar fiets(en) significant vaker binnenshuis (resp. 40% en 44%) en significant minder vaak in een garage/schuurtje/tuinhuisje (resp. 40% en 36%) dan wanneer we dit bekijken voor heel Gent (resp. 34% en 49%).

Voor de respondenten uit Gent Noordoost en Gent Zuidwest stellen we exact het omgekeerde vast : zij gebruiken significant vaker een garage/schuurtje/tuinhuisje om hun fiets(en) te stallen (resp. 61% en 62%) en zetten de fiets(en) minder vaak binnenshuis (resp. 26% en 25%). Bovendien plaatsen zij hun fiets(en) minder vaak op straat tegen de gevel of op het voetpad (resp. telkens 2% t.o.v. 5% voor geheel Gent), terwijl dit in Gent Centrum Rand wel meer gedaan wordt (8%). Verder maakt men in Gent Centrum Rand meer gebruik van openbare fietsenstallingen (dit geldt trouwens ook voor wie in Gent Centrum woont) en fietsentrommels.

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 75% van de respondenten doen dit. 12% stalt de fiets in een openbare fietsenstalling op straat en 8% zet hun fiets op straat tegen de gevel of op het voetpad.

Uit tabel 59 blijkt verder dat respondenten uit Gent Centrum hun fiets minder vaak stallen in een fietsenstalling op privaat terrein (van werk of school), terwijl respondenten uit Gent Noordoost dit juist meer doen (resp. 66% en 83% t.o.v. 75% voor geheel Gent).

Tabel 59 : 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 Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	15	9,8	10	4,4	35	10,6	6	4,0	66	7,8
Op straat in een openbare fietsenstalling	25	16,0	19	8,3	44	13,1	16	11,4	104	12,1
In een fietsenstalling op het private terrein (van werk / school)	104	65,6	186	83,1	237	71,5	114	80,1	641	74,9
Ander antwoord	14	8,7	10	4,2	16	4,7	6	4,5	45	5,3
Totaal	158	100	224	100	332	100	143	100	857	100
<i>Geen antwoord</i>	<i>19</i>	<i>4,6</i>	<i>27</i>	<i>4,8</i>	<i>32</i>	<i>3,9</i>	<i>23</i>	<i>5,5</i>	<i>101</i>	<i>4,6</i>

Bovenstaand wordt de stalling op het werk / school weergegeven voor alle respondenten die met hun fiets naar het werk / school gaan, ongeacht waar de werkplaats of school gelegen is. Uiteraard is het ook interessant om deze oefening te maken voor enkel die werkplaatsen en scholen die binnen Gent gelegen zijn. Het resultaat hiervan zien we in tabel 60. Omwille van de kleine aantallen (postcode 9000 uitgezonderd) is niet mogelijk om significante verschillen na te gaan tussen het stallen van de fietsen in de verscheidene postcodes en de stalling in Gent in zijn geheel. Enkel voor postcode 9000 kan worden vastgesteld dat de stalling van de fietsen op werkplaatsen en scholen met postcode 9000 niet afwijkt van de stalling van fietsen op werkplaatsen / scholen in geheel Gent.

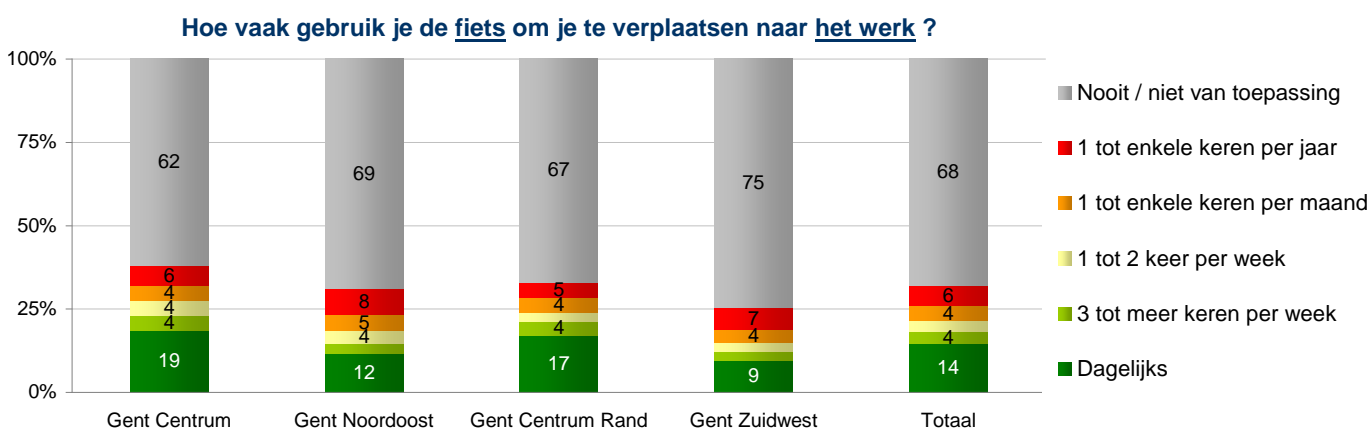
Tabel 60 : Stelplaats van fiets op werk / school, naar postcode werk / school – Respondenten die met fiets naar het werk / school gaan BINNEN Gent (N=765)

Postcode werk / school	Straat : gevel / voetpad		Straat : openbare fietsenstalling		Fietsenstalling privé (werk / school)		Ander antwoord		Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
9000	41	8,4	51	10,4	377	77,5	18	3,6	486	100,0
9030	0	0,0	0	0,0	20	89,5	2	10,5	23	100,0
9031	1	5,5	0	0,0	13	94,5	0	0,0	14	100,0
9032	0	0,0	0	0,0	8	100,0	0	0,0	8	100,0
9040	3	7,5	1	1,8	37	86,2	2	4,5	43	100,0
9041	0	0,0	0	0,0	34	100,0	0	0,0	34	100,0
9042	2	13,5	0	0,0	10	81,8	1	4,7	12	100,0
9050	3	7,7	3	6,6	36	81,0	2	4,7	44	100,0
9051	1	8,6	3	20,1	10	71,2	0	0,0	14	100,0
9052	2	8,3	1	5,4	23	86,4	0	0,0	26	100,0
Totaal	53	7,5	58	8,3	566	80,6	25	3,5	702	100,0

VERPLAATSINGEN PER FIETS

14% van alle bevroegde respondenten geeft aan dat ze zich dagelijks met de fiets **naar het werk** begeven. 7% gebruikt één tot meer keren per week de fiets om naar het werk te gaan en 10% enkele keren per maand of minder vaak. Zeven op tien respondenten (68%) gebruiken nooit de fiets om naar het werk te gaan of stellen dat dit voor hen niet van toepassing is.

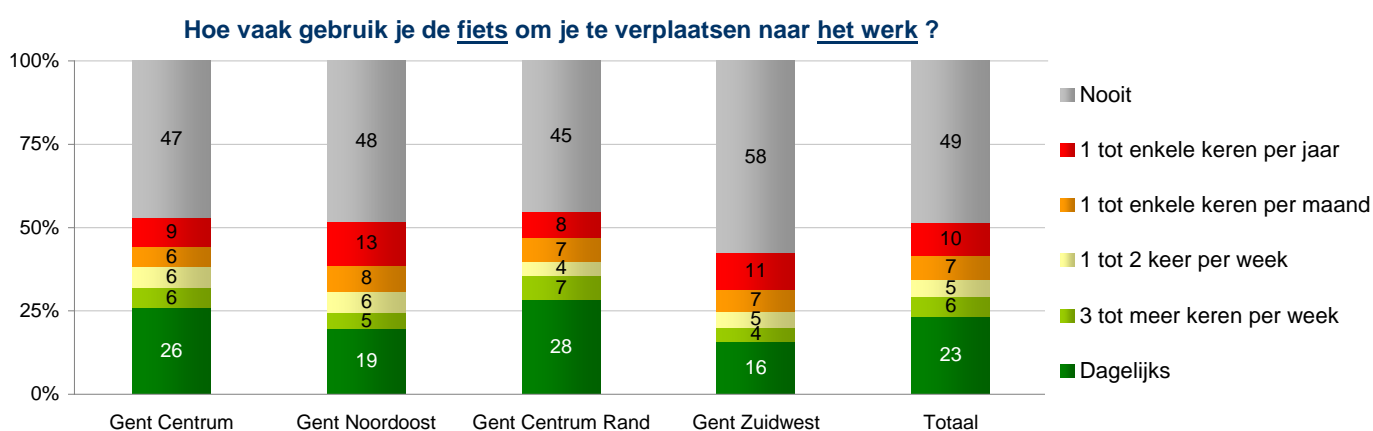
Figuur 37 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (naar het werk), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Nemen we enkel de respondenten in beschouwing die **momenteel beroepsactief** zijn (dit betreft 60% van alle bevroagde respondenten), dan blijkt bijna een vierde van hen (23%) dagelijks met de fiets naar het werk te gaan (zie figuur 38). Eén op tien (11%) gaat één tot meerdere keren per week met de fiets naar het werk, 7% één tot enkele keren per maand en 10% één tot enkele keren per jaar. De helft van de beroepsactieve respondenten (49%) neemt nooit de fiets om naar het werk te gaan.

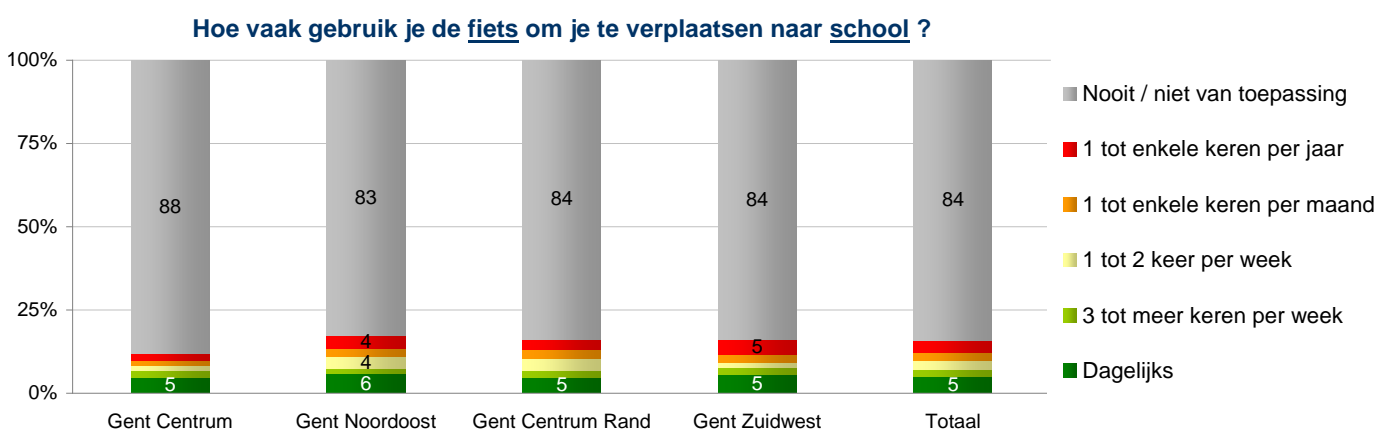
In Gent Centrum Rand vinden we een hoger aandeel beroepsactieve respondenten die zich minstens 3 keer per week met de fiets naar het werk begeven (35%); in Gent Zuidwest ligt dit aandeel significant lager dan voor geheel Gent, zijnde 20% t.o.v. 29%.

Figuur 38 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (naar het werk), naar stadsdeel – Enkel respondenten die werk hebben (N totaal=1.382)



16% van alle respondenten neemt soms de fiets om **naar school** te gaan. Zo neemt 5% dagelijks de fiets, 4% één of meerdere keren per week en nog eens 4% gaat minder frequent met de fiets naar school. 84% geeft aan nooit met de fiets naar school te gaan of stelt dat dit voor hen niet van toepassing is.

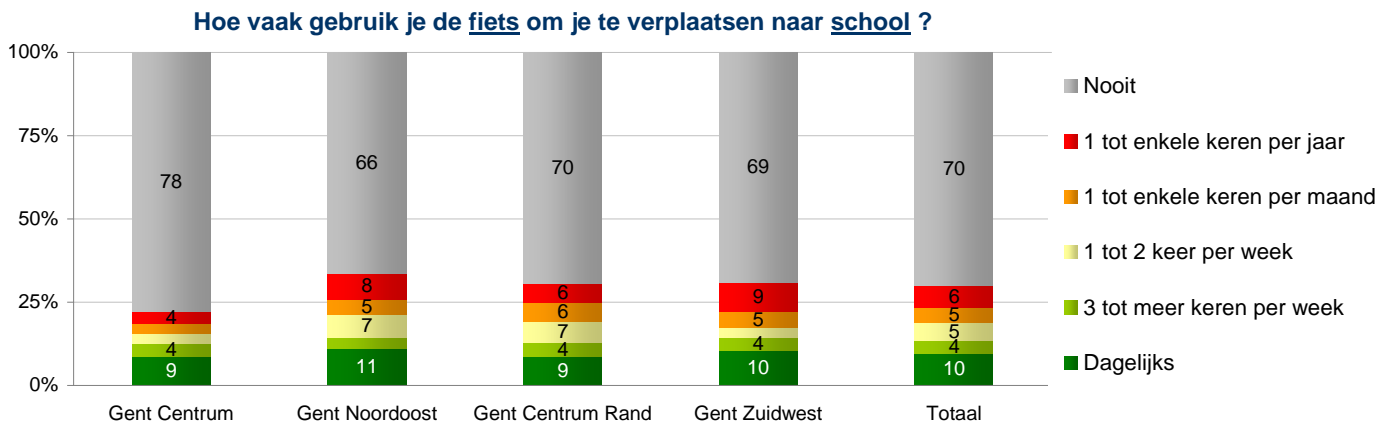
Figuur 39 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (naar school), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Bekijken we opnieuw enkel de respondenten die naar school gaan – zijnde 13% van de gehele steekproef – dan blijkt één op tien **schoolgangers** (10%) dagelijks met de fiets naar school te gaan. Evenzoveel (9%) gaat één tot meerdere keren per week met de fiets naar school en 11% doet dit minder vaak. 70% van alle schoolgaande respondenten neemt nooit de fiets om naar school te gaan.

Er kan geen verschil worden vastgesteld tussen de verscheidene stadsdelen en het geheel van Gent voor wat betreft de frequentie waarmee men met de fiets naar school gaat. Wel blijkt het aandeel schoolgaande respondenten dat nooit met de fiets naar school gaat, hoger te liggen in Gent Centrum (78% t.o.v. 70% in geheel Gent).

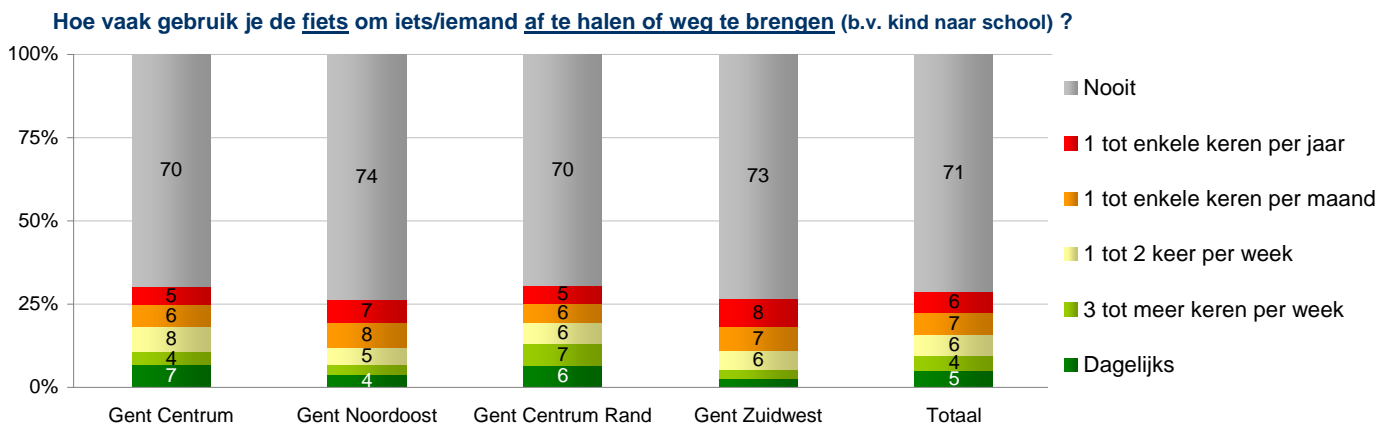
Figuur 40 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (naar school), naar stadsdeel – Enkel respondenten die naar school gaan (N totaal=1.166)



Ongeveer drie op tien respondenten nemen soms de fiets om **iets/iemand af te halen of weg te brengen** (b.v. kinderen naar school doen). 5% doet dit dagelijks, 10% één tot meerdere keren per week en 13% minder vaak. 71% gebruikt nooit de fiets om iets of iemand weg te brengen of af te halen.

13% van de respondenten uit Gent Centrum Rand gebruikt minstens 3 keer per week de fiets om iets of iemand weg te brengen of af te halen. Dit is significant meer dan wat we zien voor Gent in zijn totaliteit (9%). In Gent Noordoost en Gent Zuidwest ligt dit aandeel dan weer significant lager, mat name respectievelijk 7% en 5%.

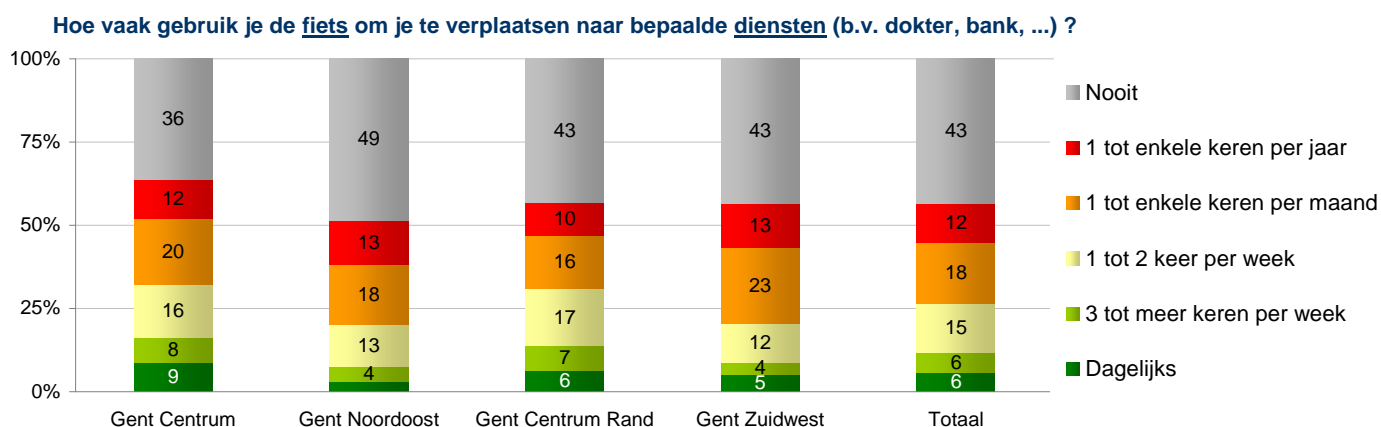
Figuur 41 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (iets/iemand wegbrengen/afhalen), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Iets meer dan de helft van alle respondenten (57%) neemt wel eens de fiets om zich naar bepaalde diensten (zoals de dokter, de bank, ...) te verplaatsen. 12% doet dit minstens 3 keer per week, 15% 1 tot 2 keer per week, 18% 1 tot enkele keren per maand en 12% 1 tot enkele keren per jaar.

Respondenten uit Gent Centrum gebruiken frequenter de fiets om naar bepaalde diensten te gaan, met name 16% doet dit minstens 3 keer per week t.o.v. 12% in geheel Gent. Anderzijds zien we in Gent Noordoost een kleiner aandeel respondenten dat 3 of meer keer per week met de fiets naar bepaalde diensten gaat (7%). Het percentage dat hiervoor nooit de fiets gebruikt, ligt er ook significant hoger (49% t.o.v. 43% in geheel Gent).

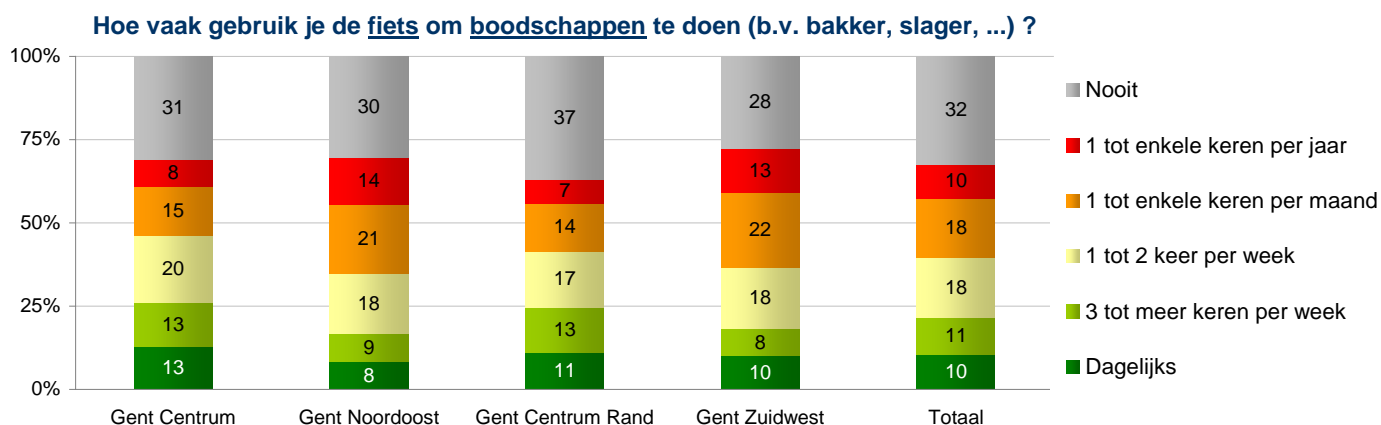
Figuur 42 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (naar diensten), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



68% van de respondenten doet wel eens **boodschappen** met de fiets. 21% van de respondenten gaat minstens 3 keer per week met de fiets om boodschappen en 18% 1 tot 2 keer per week. 28% gebruikt enkele keren per maand of minder de fiets om boodschappen te doen.

Het aandeel respondenten dat nooit met de fiets boodschappen doet, ligt hoger in Gent Centrum Rand wanneer we dit vergelijken met geheel Gent (37% t.o.v. 32%). Degene die wel met de fiets boodschappen doen, doen dit dan wel meer frequent. In Gent Noordoost zien we een kleiner percentage respondenten dat 3 of meer keer per week boodschappen gaat doen met de fiets dan we vinden voor geheel Gent (respectievelijk 17% t.o.v. 22%).

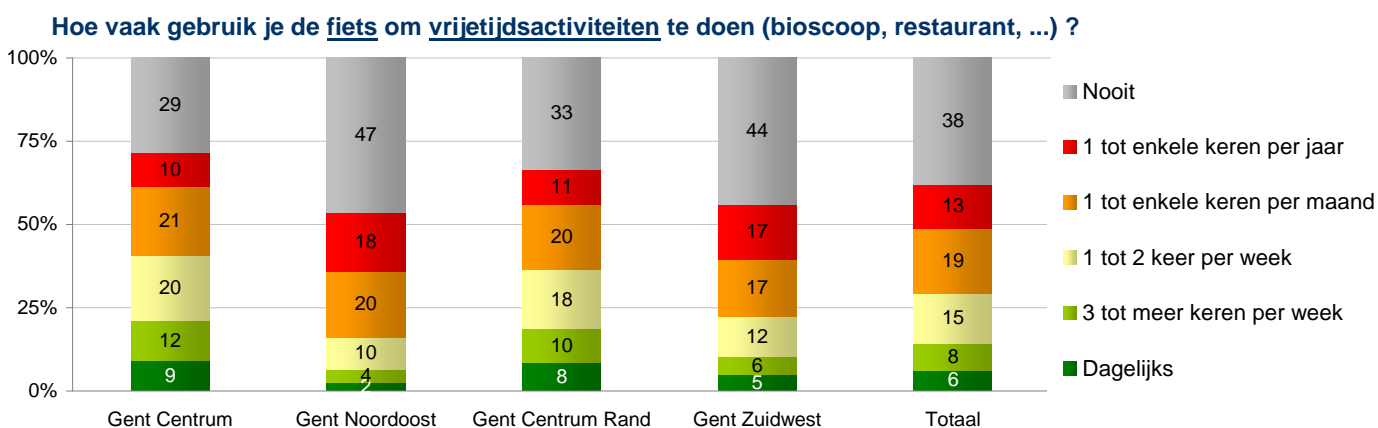
Figuur 43 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (boodschappen doen), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Zes op tien respondenten (62%) nemen wel eens de fiets wanneer ze activiteiten in hun **vrije tijd** doen zoals bioscoopbezoek, restaurantbezoek, cultureel bezoek, enz. 14% neemt hiervoor minstens 3 keer per week de fiets, 15% 1 tot 2 keer per week, 19% 1 tot enkele keren per maand en 13% 1 tot enkele keren per jaar.

Respondenten uit Gent Centrum en Gent Centrum Rand gebruiken meer frequent de fiets wanneer ze activiteiten doen in hun vrije tijd dan wanneer we dit op het niveau van geheel Gent bekijken. Respondenten uit Gent Noordoost en Gent Zuidwest gebruiken de fiets minder vaak voor dit doel.

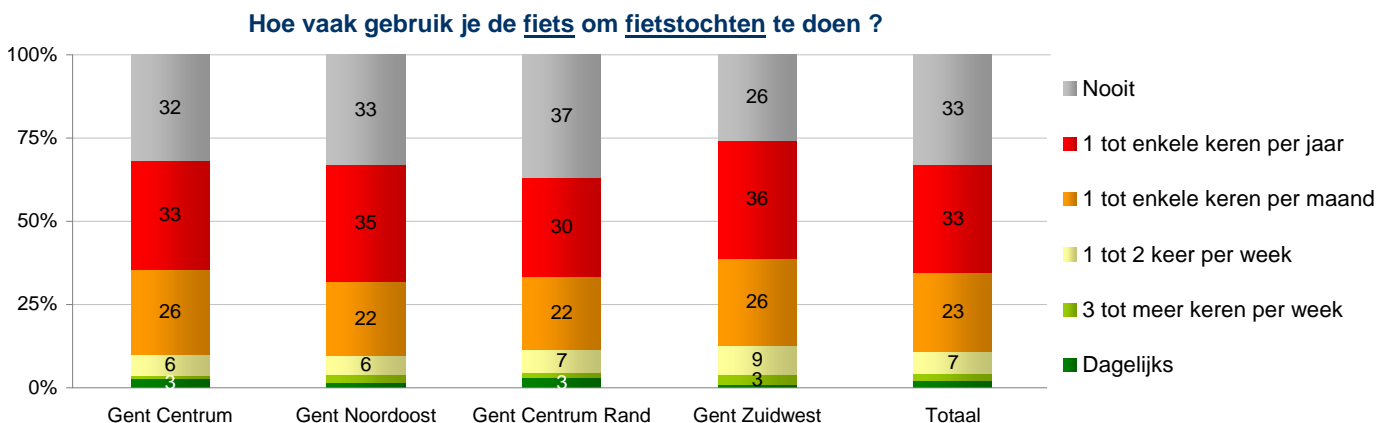
Figuur 44 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (voor vrijetijdsactiviteiten), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



66% van de respondenten onderneemt wel eens **een fietstocht**. Bij 33% beperkt zich dit tot hooguit enkele keren per jaar, 23% doet 1 tot enkele keren per maand een fietstocht en 11% geeft aan minstens een keer per week een fietstocht te doen.

In Gent Zuidwest ligt het aantal respondenten dat wel eens een fietstocht doet hoger vergeleken met Gent in zijn geheel (resp. 74% t.o.v. 66%). Daartegenover vinden we in Gent Centrum Rand een lager aandeel respondenten dat wel eens een fietstocht onderneemt (63%).

Figuur 45 : Frequentie van verplaatsingen met fiets (voor fietstochten), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



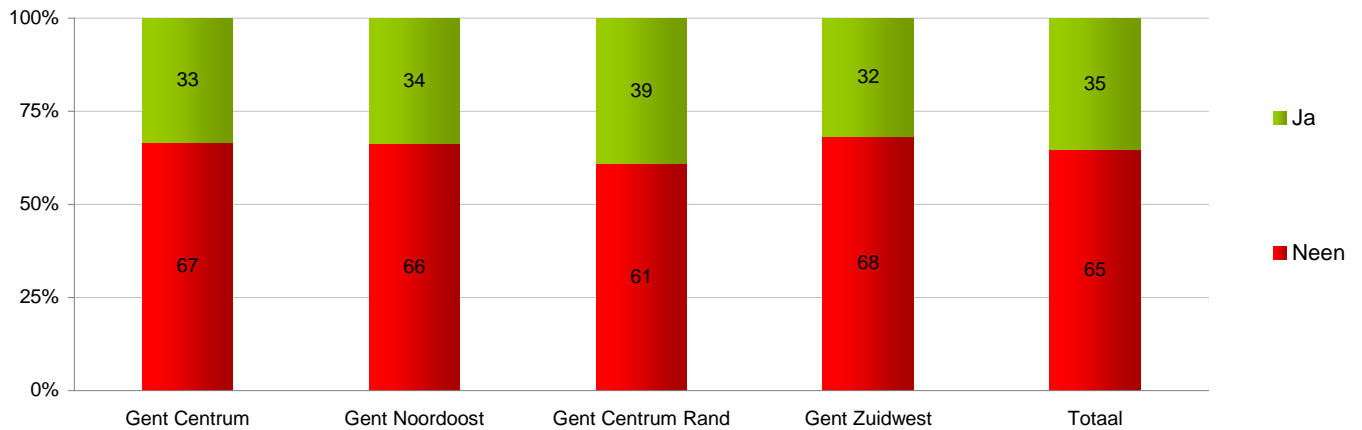
3.4.1.4 VERPLAATSIJNGSGEDRAG PER OPENBAAR VERVOER

ABONNEMENT

Uit de bevraging blijkt dat één derde van alle respondenten (35%) een **abbonement** voor het openbaar vervoer heeft; 65% heeft er geen.

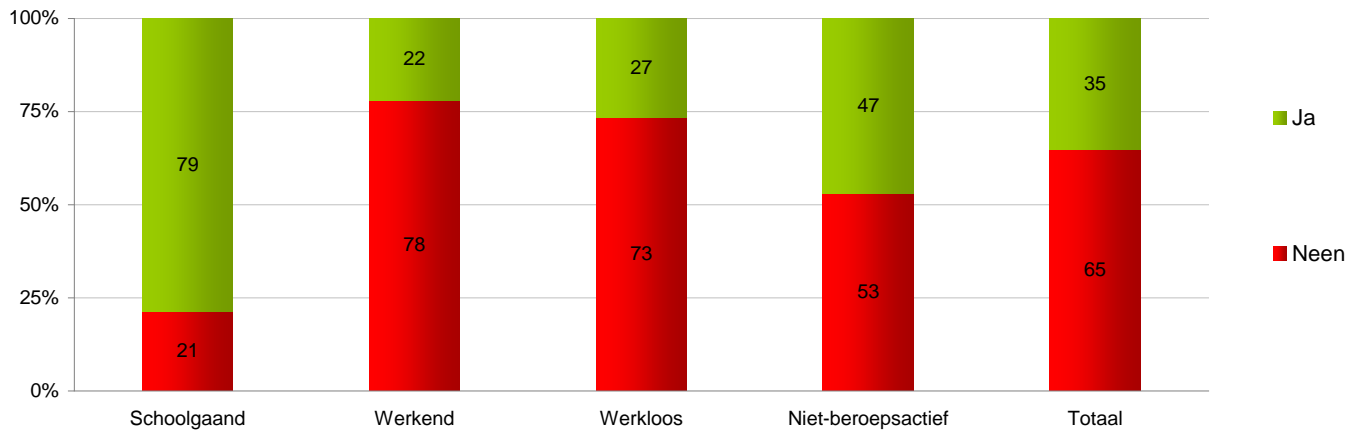
Het aandeel respondenten dat een abbonement voor het openbaar vervoer heeft, verschilt niet tussen de stadsdelen.

Figuur 46 : Hebben van een abbonement voor het openbaar vervoer, naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Schoolgaande respondenten hebben significant vaker een abbonement voor het openbaar vervoer dan de gehele groep respondenten (resp. 79% t.o.v. 35%); hetzelfde stellen we vast voor niet-beroepsactieve respondenten, waar 47% over een dergelijk abbonement beschikt. Anderzijds blijkt 22% van de beroepsactieve respondenten over een abbonement voor het openbaar vervoer te beschikken, hetgeen significant lager ligt dan de gehele groep respondenten.

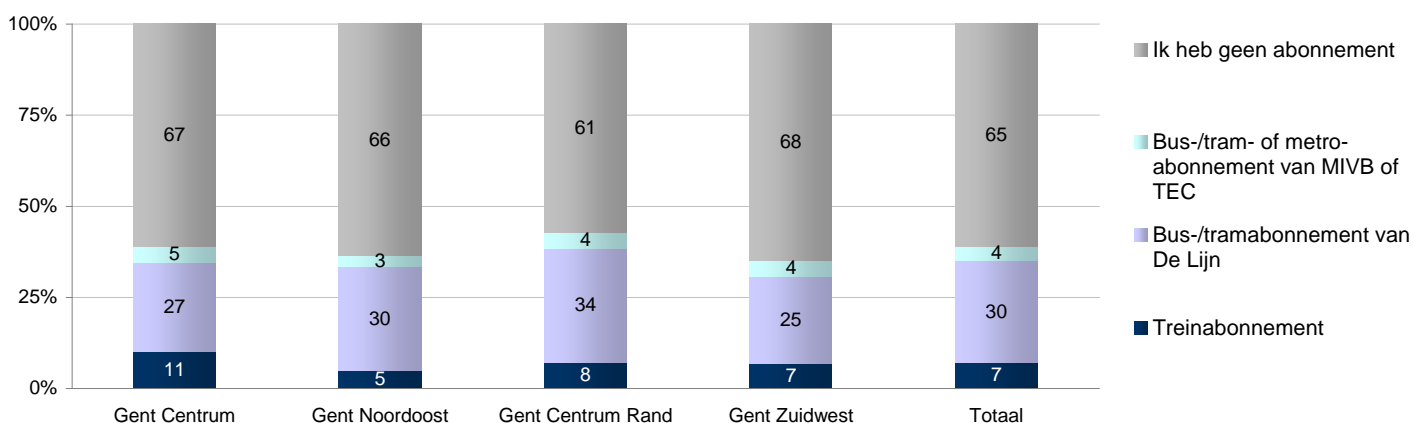
Figuur 47 : Hebben van een abbonement voor het openbaar vervoer, naar tewerkstellingsstatuut (N totaal=2.221)



30% van de respondenten geeft aan een bus-/tramabonnement van De Lijn te hebben. 7% heeft een treinabonnement en 4% een MIVB- of TEC-abonnement. Zoals hoger aangegeven, heeft 65% van de respondenten geen abonnement voor het openbaar vervoer.

Vergeleken met geheel Gent, telt Gent Centrum proportioneel meer respondenten met een treinabonnement (Gent Centrum 11%; Gent 7%); Gent Noordoost telt er dan weer minder (5%). In Gent Centrum Rand vinden we een hoger percentage respondenten dat beschikt over een abonnement van De Lijn, met name 34% t.o.v. 30% in geheel Gent.

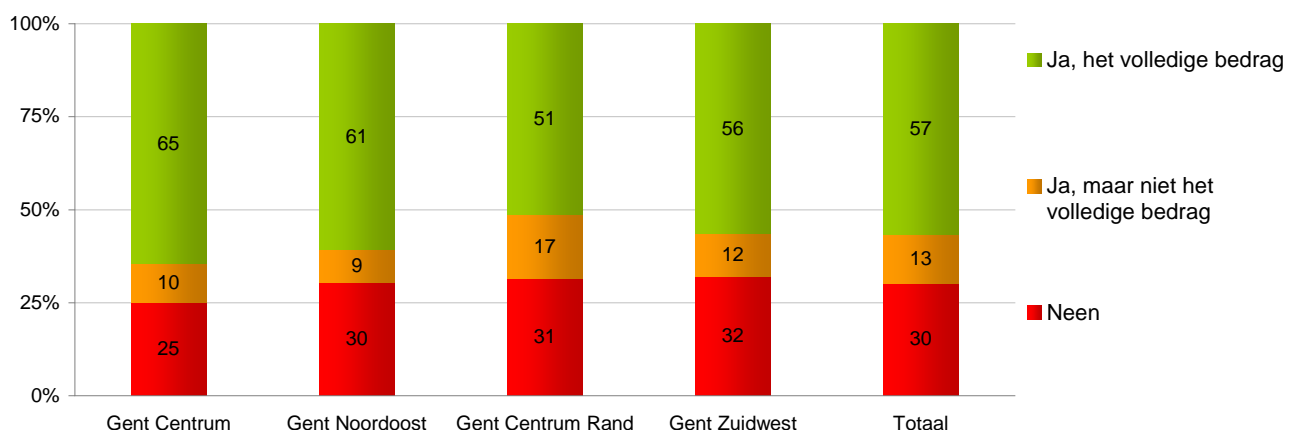
Figuur 48 : Type abonnement voor het openbaar vervoer, naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Zeven op tien respondenten (70%) die een abonnement voor het openbaar vervoer hebben, krijgen dit – minstens gedeeltelijk – **door derden terugbetaald**. 57% krijgt zelfs het volledige bedrag terug.

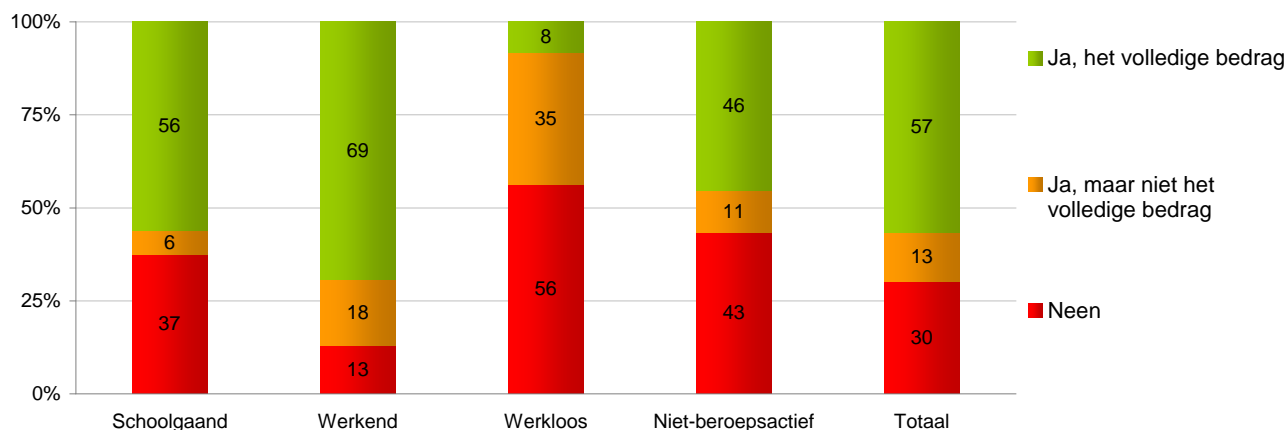
Er zijn geen verschillen tussen de stadsdelen.

Figuur 49 : Financiële tussenkomst in abonnement voor het openbaar vervoer, naar stadsdeel – Respondenten met een abonnement voor het openbaar vervoer (N totaal=780)



Schoolgaande en beroepsactieve respondenten krijgen significant vaker (minstens een deel van) hun abonnement voor het openbaar vervoer terugbetaalde door derden, met name respectievelijk 63% en 87% t.o.v. 70% voor alle respondenten. Bij de werklozen en niet-beroepsactieve respondenten ligt de terugbetaling door derden significant lager, zijnde respectievelijk 44% en 57%.

Figuur 50 : Financiële tussenkomst in abonnement voor het openbaar vervoer, naar tewerkstellingsstatuut – Respondenten met een abonnement voor het openbaar vervoer (N totaal=780)

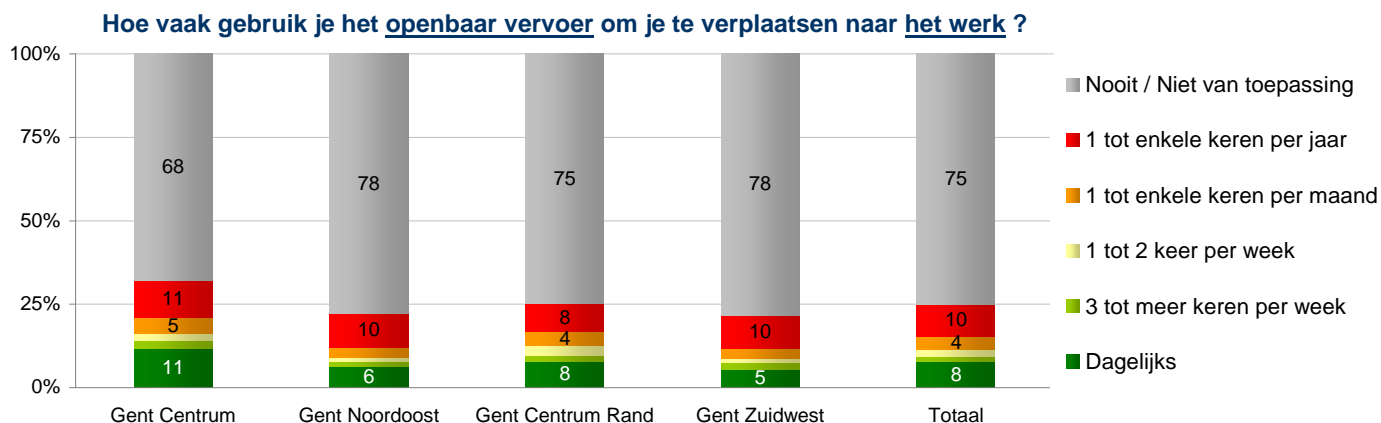


VERPLAATSINGEN MET HET OPENBAAR VERVOER

Eén vierde van alle respondenten (25%) neemt soms het openbaar vervoer om naar het **werk** te gaan. Voor 11% is dit minstens wekelijks, voor de overige 14% is dit minder frequent, gaande van enkele keren per maand tot een keer per jaar.

In Gent Centrum blijkt een groter aandeel respondenten gebruik te maken van het openbaar vervoer om naar het werk te gaan (32%) vergeleken met het geheel van Gent (25%). Het aandeel dat 3 of meer keer per week op bus/tram/trein stapt om te gaan werken, ligt in Gent Centrum tevens hoger dan voor geheel Gent, met name 14% t.o.v. 9%.

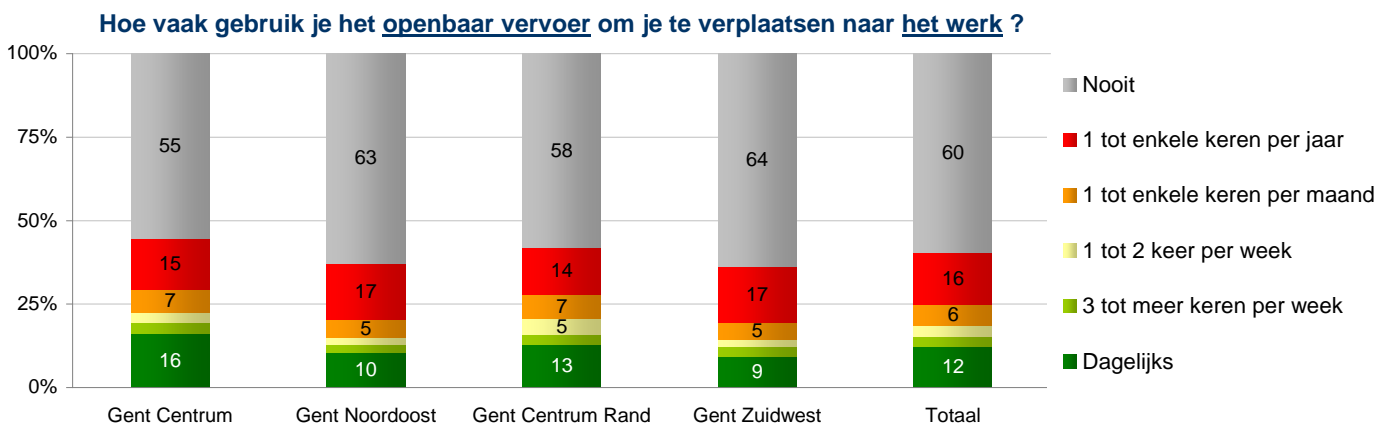
Figuur 51 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (naar het werk), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Nemen we **enkel beroepsactieve respondenten** in beschouwing, dan blijkt dat 40% van hen wel eens met het openbaar vervoer naar het werk te gaan : 15% neemt minstens 3 keer per week trein, tram of bus; 10% maximaal 2 keer per week tot een keer per maand en 16% één tot enkele keren per jaar.

Onder de beroepsactieve respondenten kunnen we geen verschil vaststellen voor wat betreft de mate waarin men met het openbaar vervoer naar het werk gaat en het stadsdeel waarin men woont.

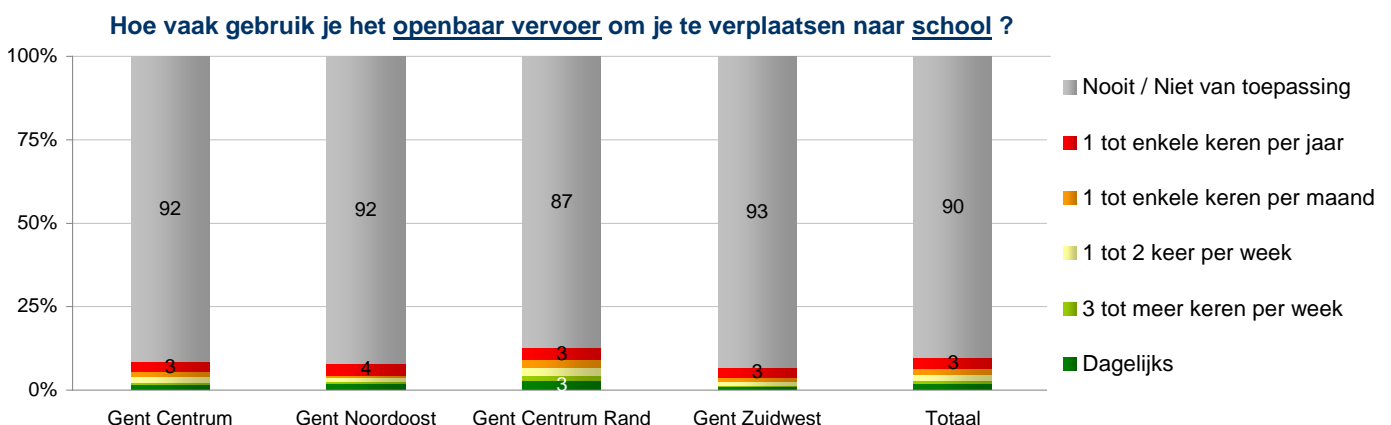
Figuur 52 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (naar het werk), naar stadsdeel – Enkel respondenten die werk hebben (N totaal=1.382)



Eén op tien respondenten neemt wel eens het openbaar vervoer om naar **school** te gaan.

In Gent Centrum Rand ligt het percentage dat wel eens het openbaar vervoer naar school neemt iets hoger dan in geheel Gent, met name 13% t.o.v. 10%.

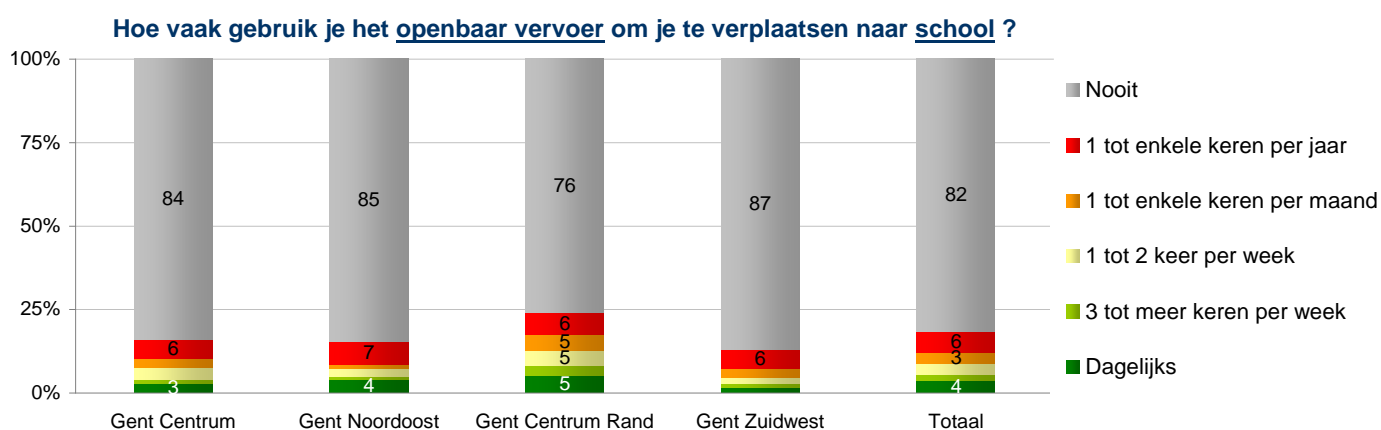
Figuur 53 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (naar school), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Houden we enkel rekening met respondenten die op dit moment **schoolgaand** zijn, dan zien we dat 18% wel eens met het openbaar vervoer naar school te gaan. De frequentie waarmee men het openbaar vervoer ligt gelijkmatig verspreid over deze 18% gaande van dagelijks tot een keer per jaar.

Ook nu blijken meer schoolgaande respondenten uit Gent Centrum Rand het openbaar vervoer naar school te nemen dan wanneer we dit bekijken op het niveau van geheel Gent, zijnde respectievelijk 24% t.o.v. 18%.

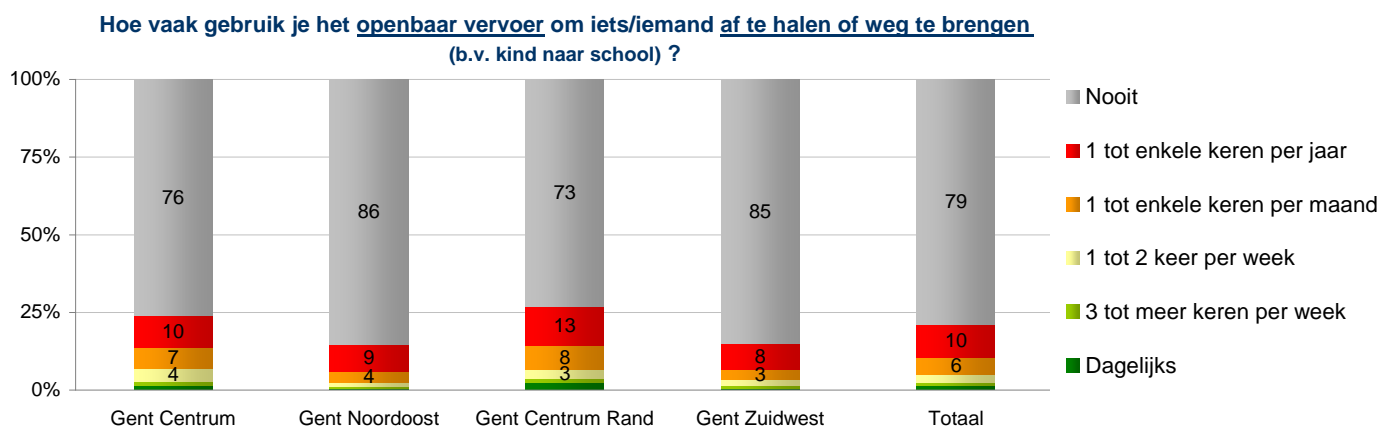
Figuur 54 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (naar school), naar stadsdeel – Enkel respondenten die naar school gaan (N totaal=1.166)



Eén vijfde van de respondenten (21%) **brengt wel eens iets/iemand weg of haalt wel eens iets/iemand af** met het openbaar vervoer. De frequentie waarmee dit gebeurt, ligt echter niet zo hoog : 5% doet dit minstens wekelijks, 16% eerder enkele keren per maand tot een keer per jaar.

Het aandeel respondenten dat wel eens iets/iemand afhaalt of wegbrengt met het openbaar vervoer ligt hoger in Gent Centrum Rand (27%) en lager in Gent Noordoost (14%) en Gent Zuidwest (15%), vergelijken met Gent in zijn geheel (21%).

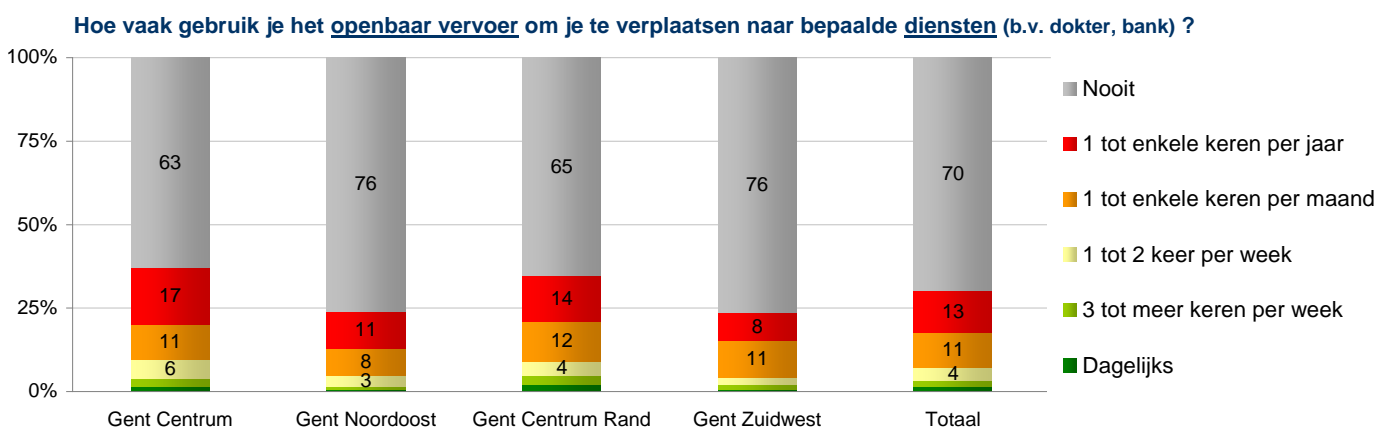
Figuur 55 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (iets/iemand afhalen/wegbrengen), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Om zich te verplaatsen naar bepaalde **diensten** zoals de bank, dokter, enz. maakt 30% van de respondenten wel eens gebruik van het openbaar vervoer. Bij 7% gebeurt dit minstens wekelijks, voor 23% is dit eerder enkele keren per maand tot een keer per jaar.

In Gent Centrum en Gent Centrum Rand maken meer respondenten wel eens gebruik van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen in het kader van diensten (resp. 37% en 35% t.o.v. 30% in geheel Gent). In Gent Noordoost en Gent Zuidwest ligt dit aandeel lager vergeleken met Gent in zijn geheel (resp. telkens 24% t.o.v. 30%).

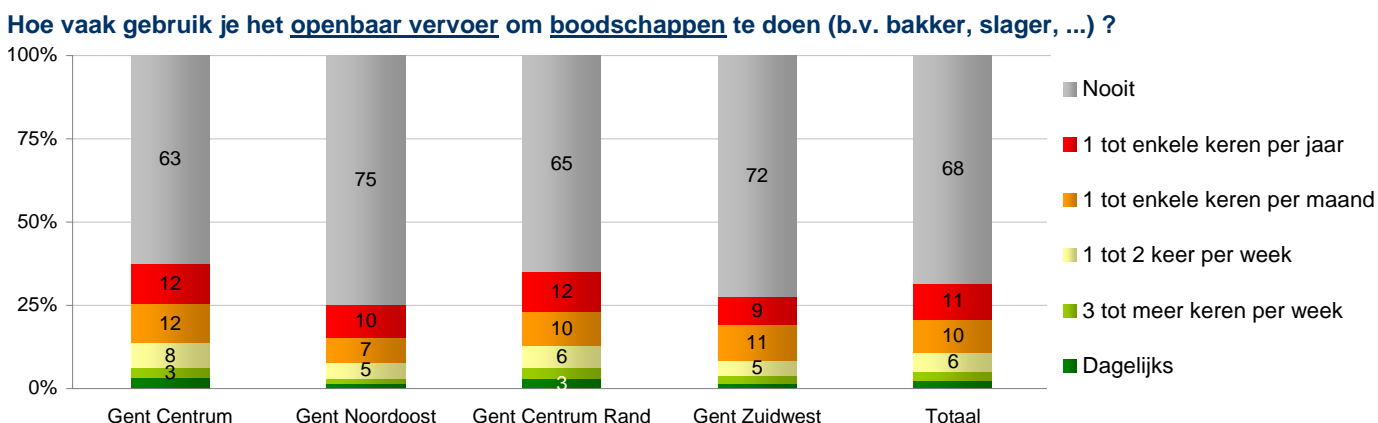
Figuur 56 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (naar diensten), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Een derde van alle respondenten (32%) maakt soms gebruik van het openbaar vervoer om **boodschappen** te gaan doen. 11% doet dit minstens een keer per week, 10% een tot enkele keren per maand en 11% een tot enkele keren per jaar.

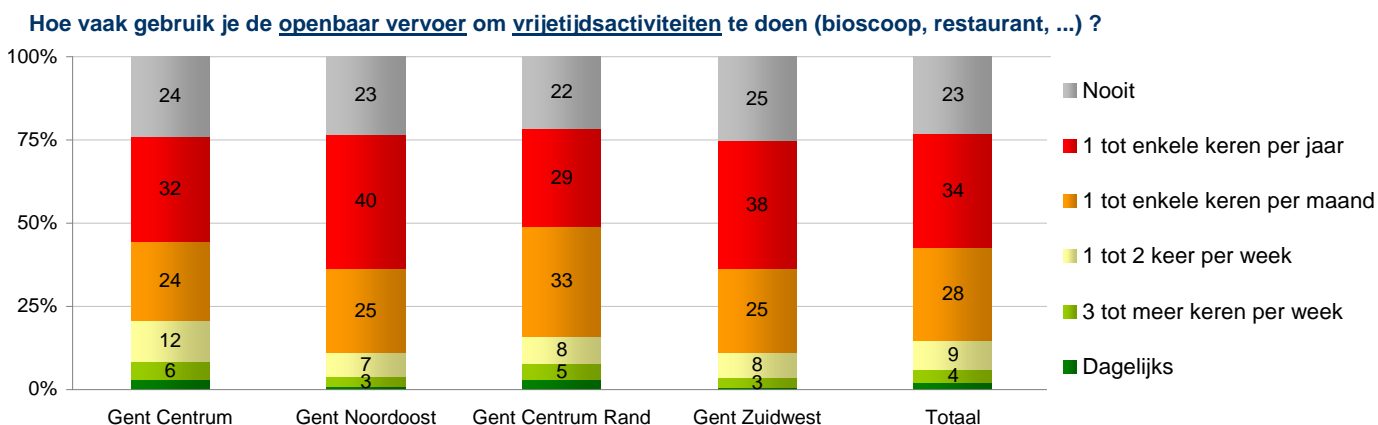
In Gent Centrum maken significant meer respondenten gebruik van het openbaar vervoer om boodschappen te doen (37%); in Gent Noordoost ligt dit aandeel dan weer lager dan in geheel Gent (resp. 25% t.o.v. 32%).

Figuur 57 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (boodschappen doen), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Vaker maakt men gebruik van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen in het kader van **vrijtijdsactiviteiten**. Zo laat driekwart van de respondenten (77%) weten dit wel eens te doen : 15% wekelijks, 28% een tot enkele keren per maand en 34% een tot enkele keren per jaar.

Figuur 58 : Frequentie van verplaatsingen met het openbaar vervoer (voor vrijetijdsactiviteiten), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Naar al dan niet gebruik maken van het openbaar vervoer in het kader van vrijetijdsactiviteiten kan geen verschil worden vastgesteld tussen de verscheidene stadsdelen. Wel blijken er verschillen te zijn in de frequentie waarmee men het openbaar vervoer in dit kader gebruikt. In Gent Noordoost en Gent Zuidwest maakt men minder frequent gebruik van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen in het kader van vrijetijdsactiviteiten dan op het niveau van geheel Gent (resp. 4% en 3% minstens 3x per week t.o.v. 6% in geheel Gent).

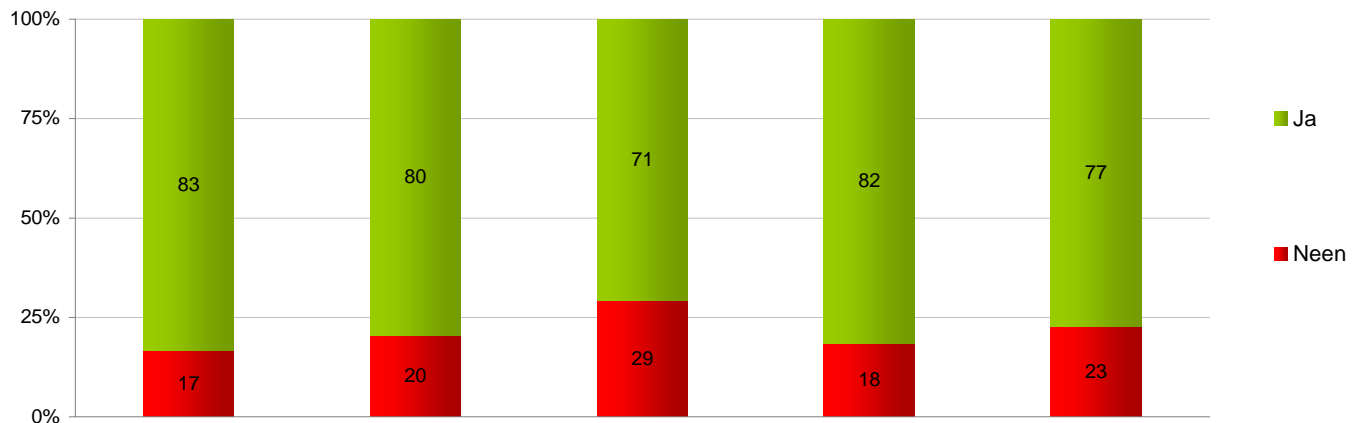
3.4.1.5 VERPLAATINGSGEDRAG PER WAGEN

RIJBEWIJS B

77% van alle respondenten is in het bezit van een rijbewijs B.

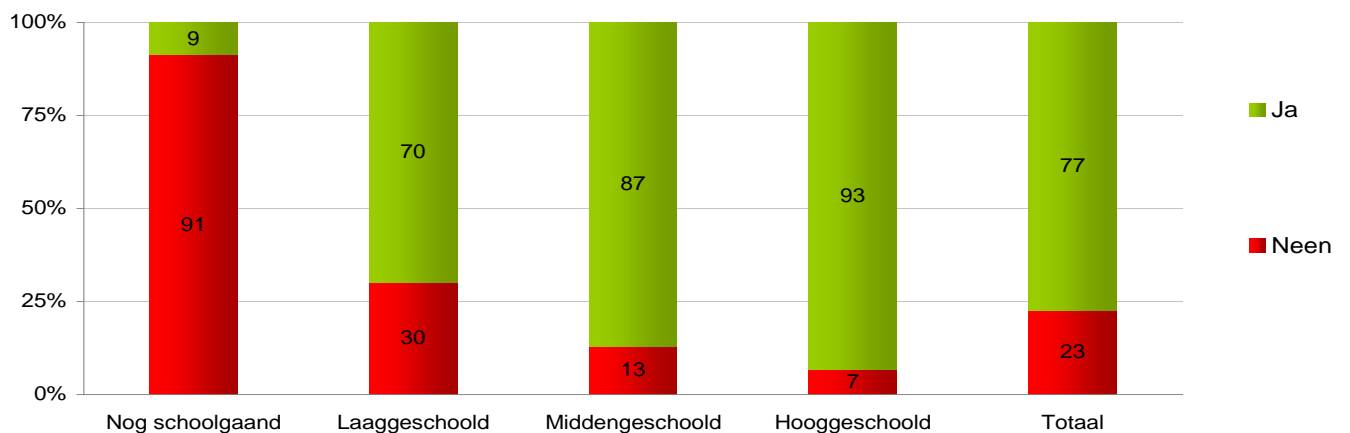
In Gent Centrum ligt het percentage respondenten dat over een rijbewijs B beschikt significant hoger dan wanneer we dit op het niveau van geheel Gent bekijken, met name respectievelijk 83% t.o.v. 77%. In Gent Centrum Rand zien we het tegenovergestelde : het aandeel dat een rijbewijs B heeft, ligt er significant lager (71%).

Figuur 59 : Hebben van een rijbewijs B, naar stadsdeel (N totaal=2.221)



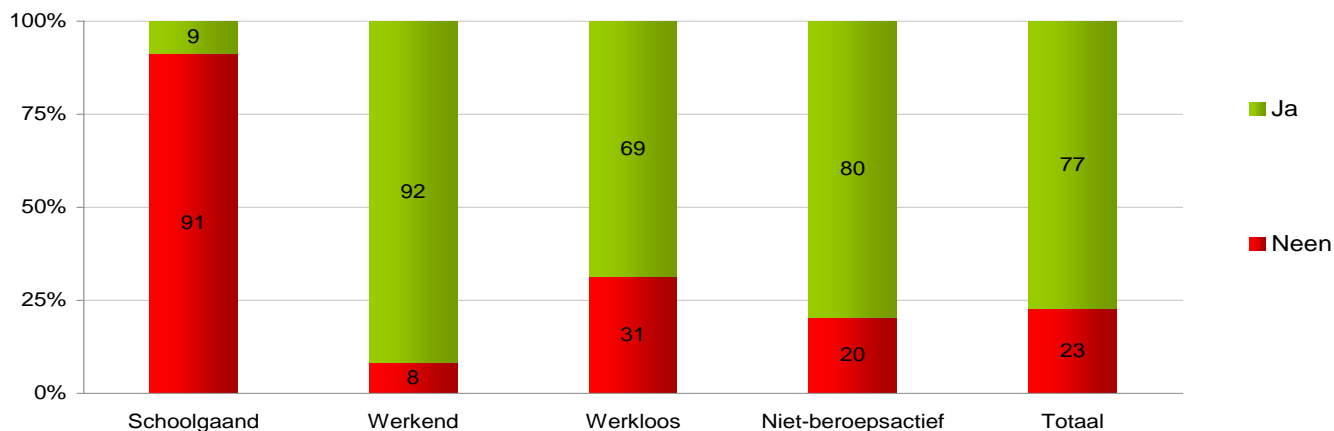
Figuur 60 toont duidelijk aan dat hoe hoger het **onderwijsniveau** van de respondent, hoe groter de kans dat hij/zij over een rijbewijs B beschikt. Zo blijkt 70% van de laaggeschoolden een rijbewijs B te hebben, terwijl dit bij de middengediplomeerden reeds 87% is en bij de hooggeschoolden oploopt tot 93%.

Figuur 60 : Hebben van een rijbewijs B, naar onderwijsniveau (N totaal=2.221)



Naar **tewerkstellingsstatuut** (zie volgende figuur) kan enkel voor de respondenten die momenteel aan het werk zijn, worden vastgesteld dat zij meer frequent over een rijbewijs type B beschikken vergeleken met de gehele groep respondenten, zijnde 92% t.o.v. 77%.

Figuur 61 : Hebben van een rijbewijs B, naar tewerkstellingsstatuut (N totaal=2.221)



STALLING VAN WAGEN – THUIS

Uit het onderzoek bleek eerder dat 88% van de respondenten over minstens 1 (bedrijfs)wagen in het gezin beschikt. 61% van wie (minstens) een auto heeft thuis, parkeert deze op straat; niettegenstaande 8% over een parkeergarage beschikt. Voorts blijkt 38% de wagen in een privé garage of op eigen terrein te stallen en 1% maakt gebruik van een openbare parkeergarage.

Het aandeel respondenten die de eerste/enige wagen in het gezin op straat parkeren, ligt significant hoger in Gent Centrum (71%) en Gent Centrum Rand (80%), dan wanneer we dit bekijken op het niveau van Gent in zijn geheel (61%).

In Gent Noordoost en Gent Zuidwest ligt het aandeel significant lager, zijnde respectievelijk 46% en 37%; in deze laatstgenoemde stadsdelen wordt de eerste/enige wagen in het gezin, significant vaker in een privé garage of op eigen terrein gestald (resp. 53% en 62% t.o.v. 38%).

Tabel 61 : Stelplaats van wagen(s) thuis (eerste wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 wagen hebben (N totaal=1.955)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat	189	64,1	175	38,9	463	71,7	93	27,6	920	53,2
Op straat, hoewel ik over parkeergarage beschik	21	7,2	31	6,9	53	8,1	30	9,0	136	7,8
In een privé garage of parkeerplaats op eigen terrein	77	26,1	238	52,8	124	19,2	211	62,3	650	37,6
In een openbare parkeergarage	8	2,6	6	1,4	7	1,0	4	1,1	24	1,4
Totaal	294	100,0	451	100,0	646	100,0	338	100,0	1730	100,0
<i>Geen antwoord</i>	35	8,6	73	13,1	57	6,7	59	14,0	225	10,1

Bijna de helft (47%) van wie een **tweede wagen** in het gezin heeft, stalt deze in een privé garage of op eigen terrein. 51% parkeert de tweede wagen op straat, waarbij 11% toch over een parkeergarage beschikt. Tot slot parkeert 2% zijn/haar tweede wagen in een openbare parkeergarage.

Dezelfde verschillen die we vaststelden voor de eerste/enige wagen in het gezin tussen de verscheidene stadsdelen, gelden tevens voor de tweede wagen. In Gent Centrum en Gent Centrum Rand parkeert men de tweede wagen vaker op straat; in Gent Noordoost en Gent Zuidwest vaker in een privé garage of op eigen terrein.

Tabel 62 : Stelplaats van wagen(s) thuis (tweede wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 2 wagens hebben (N totaal=678)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat	30	59,0	52	32,1	77	59,6	30	22,2	189	39,5
Op straat, hoewel ik over parkeergarage beschik	6	11,4	14	8,4	19	15,0	15	11,4	54	11,4
In een privé garage of parkeerplaats op eigen terrein	12	24,5	95	58,2	29	22,3	88	64,8	224	46,9
In een openbare parkeergarage	3	5,1	2	1,3	4	3,1	2	1,5	11	2,2
Totaal	50	100,0	163	100,0	129	100,0	135	100,0	478	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>28</i>	<i>7,0</i>	<i>61</i>	<i>10,9</i>	<i>56</i>	<i>6,8</i>	<i>55</i>	<i>12,9</i>	<i>201</i>	<i>9,0</i>

Ook de **derde wagen** in het gezin wordt in hoofdzaak in een privé garage of op eigen terrein geparkeerd. Vier op tien (41%) parkeert de derde wagen op straat en 3% parkeert de derde wagen in een openbare parkeergarage.

Het aantal respondenten dat over een derde wagen beschikt, is te laag om significante verschillen tussen de stadsdelen na te gaan.

Tabel 63 : Stelplaats van wagen(s) thuis (derde wagen), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 3 wagens hebben (N totaal=96)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat	2	36,4	6	38,0	7	46,8	2	11,6	18	31,2
Op straat, hoewel ik over parkeergarage beschik	1	16,9	0	0,0	3	21,4	1	5,4	5	9,4
In een privé garage of parkeerplaats op eigen terrein	3	46,6	9	54,7	5	31,8	15	79,4	32	56,1
In een openbare parkeergarage	0	0,0	1	7,3	0	0,0	1	3,7	2	3,3
Totaal	6	100,0	16	100,0	15	100,0	19	100,0	56	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>5</i>	<i>1,2</i>	<i>9</i>	<i>1,5</i>	<i>8</i>	<i>1,0</i>	<i>18</i>	<i>4,2</i>	<i>40</i>	<i>1,8</i>

Wanneer we de optelsom maken van **alle (bedrijfs)wagens in het gezin** – met een maximum van drie wagens per respondent – blijkt 58% van de wagens op straat te worden geparkeerd. 40% van de wagens wordt in een privé garage of op eigen terrein gestald en 2% in een openbare parkeergarage.

In Gent Centrum en Gent Centrum wordt de meerderheid van de wagens op straat geparkeerd (resp. 71% en 79% t.o.v. 58% in geheel Gent); in Gent Noordoost en Gent Zuidwest worden wagens significant vaker in een privé garage of op eigen terrein geparkeerd, wanneer we dit vergelijken met geheel Gent (resp. 54% en 64% t.o.v. 40%).

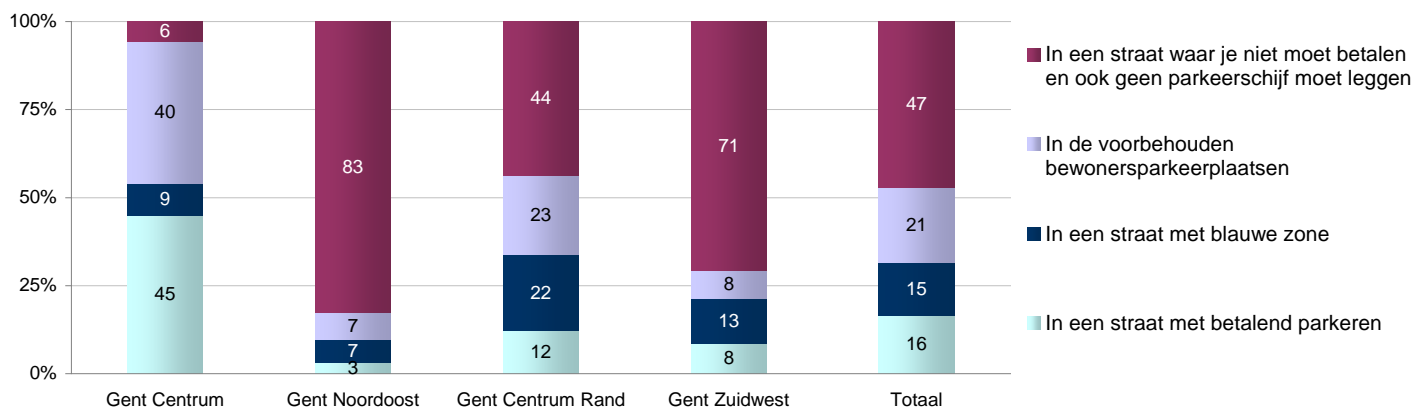
Tabel 64 : Stelplaats van alle wagens thuis (maximum drie wagens per respondent), naar stadsdeel – Respondenten die minstens 1 wagen hebben (N totaal=1.955 respondenten met 2.729 wagens)

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N wagen	%	N wagen	%	N wagen	%	N wagen	%	N wagen	%
Op straat	220	62,9	234	37,1	547	69,2	126	25,5	1127	49,8
Op straat, hoewel ik over parkeergarage beschik	28	8,0	45	7,1	75	9,5	47	9,5	195	8,6
In een privé garage of parkeerplaats op eigen terrein	92	26,2	342	54,3	157	19,9	314	63,7	905	40,0
In een openbare parkeergarage	10	2,9	9	1,5	11	1,3	7	1,3	37	1,6
Totaal	350	100,0	631	100,0	790	100,0	493	100,0	2264	100,0
<i>Geen antwoord</i>	68	16,3	143	18,5	122	13,4	132	21,1	465	17,0

De helft van de respondenten (47%) die hun wagen op straat parkeren, doet dit in een straat waar ze niet moeten betalen en ook geen parkeerschijf moeten leggen. 21% parkeert de wagen op een plaats die voorbehouden is voor bewoners. 15% stalt de wagen in een straat met blauwe zone en 16% in een straat met betalend parkeren.

Het geldend parkeerbeleid in de straat waar men de wagen parkeert, blijkt sterk te verschillen tussen de verscheidene stadsdelen. Het aandeel respondenten die hun wagen in een straat met betalend parkeren zet, ligt significant hoger in Gent Centrum (45%) en significant lager in de overige stadsdelen (3% tot 12%), vergeleken met geheel Gent (16%). In Gent Noordoost en Gent Zuidwest parkeert een grote meerderheid de wagen in een straat waar men noch moet betalen, noch een parkeerschijf moet leggen (resp. 83% en 71% t.o.v. 47% in geheel Gent); in Gent Centrum ligt dit aandeel significant lager (6%). In Gent Centrum Rand zien we een hoger aandeel die de wagen parkeert in een straat met blauwe zone (resp. 22% t.o.v. 15% in geheel Gent); in Gent Centrum en Gent Noordoost ligt dit aandeel significant lager (resp. 9% en 7%).

Figuur 62 : Parkeren van wagen op straat, naar stadsdeel – Respondenten die thuis hun wagen op straat parkeren (N totaal=1.092)



STALLING VAN WAGEN – OP WERK / SCHOOL

De meerderheid van degenen die met de wagen naar het werk of school gaan, parkeert de wagen in de garage of private parkeerplaats van de school / werk (65%). Een vrij grote groep stalt de wagen op straat (29%). 4% doet dit een publieke parkeergarage en 2% op een P+R parking. Het stadsdeel waaruit de respondent afkomstig is, heeft geen invloed op waar men de wagen op het werk of school parkeert.

Tabel 65 : Stelplaats van wagen op werk / school, naar stadsdeel – Respondenten die met wagen naar het werk / school gaan

Stelplaats op werk / school	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Centrum Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat	45	26,1	67	23,5	109	30,1	59	27,8	280	27,2
Op straat, hoewel er parkeerruimte voorzien is door werkgever / school	4	2,5	1	0,4	11	3,0	5	2,4	22	2,1
In de garage of private parkeerplaats van mijn werk of school	112	64,7	199	69,8	223	61,7	136	63,9	670	64,9
In een publieke parkeergarage	10	6,0	10	3,5	11	2,9	10	4,5	40	3,9
Op een P+R parking	1	0,7	8	2,8	8	2,3	3	1,4	20	2,0
Totaal	173	100,0	285	100,0	361	100,0	213	100,0	1033	100,0
<i>Geen antwoord</i>	37	9,2	46	8,1	78	9,3	29	6,9	190	8,5

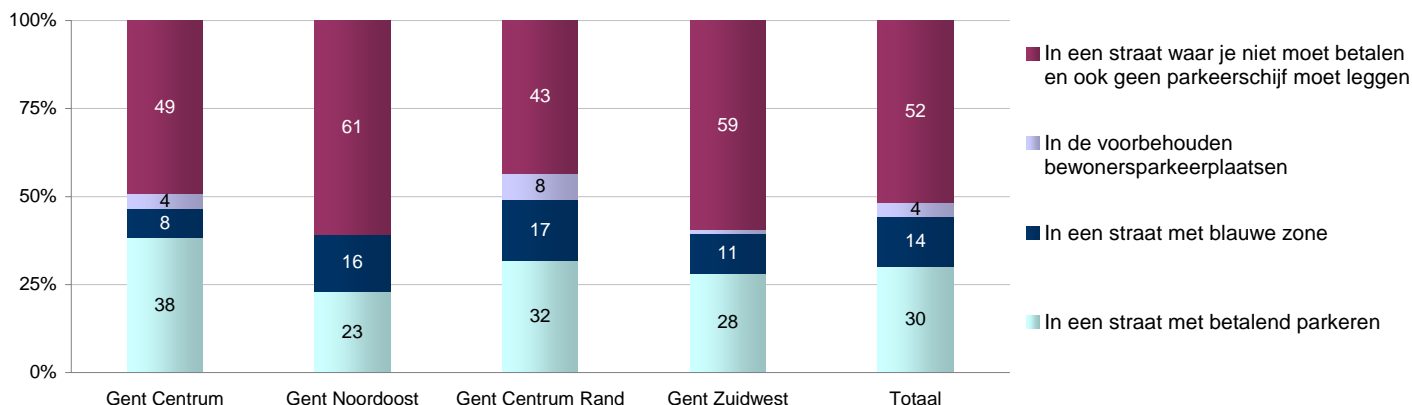
Beschouwd naar de **postcode van het werk / school** – beperkt tot de werkplaatsen en scholen binnen Gent gesitueerd – zijn er enige verschillen op te tekenen naar de plaats waar de wagen op het werk/school geparkeerd wordt. Respondenten waarvan het werk / school postcode 9041 heeft, parkeren significant vaker hun wagen in een garage of private parkeerruimte die door de werkgever of school voorzien wordt (80% t.o.v. 61% in geheel Gent). Wie in postcode 9050 werkt, stalt echter minder vaak de wagen in een dergelijke parkeerruimte (38%), maar eerder op straat (55% t.o.v. 33% in geheel Gent).

Tabel 66 : Stelplaats van wagen op werk / school, naar postcode werk / school – Respondenten die met wagen naar het werk / school gaan BINNEN Gent (N totaal=792)

Postcode werk / school	Op straat		Garage/private parkeerruimte werk/school		Publieke parkeergarage		P+R parking		Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
9000	142	33,4	258	60,5	22	5,3	4	0,8	426	100,0
9030	3	18,4	11	65,7	0	0,0	3	15,9	17	100,0
9031	9	40,8	14	59,2	0	0,0	0	0,0	23	100,0
9032	4	44,6	4	44,4	1	11,0	0	0,0	9	100,0
9040	16	49,2	15	45,5	0	0,0	2	5,3	32	100,0
9041	3	8,8	26	80,5	1	2,4	3	8,3	33	100,0
9042	1	4,5	20	91,3	0	0,0	1	4,2	21	100,0
9050	23	55,0	16	38,0	2	4,8	1	2,2	43	100,0
9051	5	25,0	13	68,9	1	6,0	0	0,0	19	100,0
9052	9	31,3	19	68,7	0	0,0	0	0,0	27	100,0
Totaal	215	33,1	395	60,8	27	4,2	13	1,9	650	100,0

Wie zijn wagen aan het werk of de school op straat parkeert, doet dit hoofdzakelijk (52%) in een straat waar je niet moet betalen en ook geen parkeerschijf moet leggen. 30% parkeert de wagen in een straat waar betalend parkeren geldt en 14% in een straat met blauwe zone.

Figuur 63 : Parkeren van wagen op straat, naar stadsdeel – Respondenten die op werk/school hun wagen op straat parkeren (N totaal=492)



Van de respondenten die op hun werk / school, gesitueerd binnen Gent, hun wagen op straat parkeren, doet 35% dit in een straat waar 'betalend parkeren' van toepassing is. 16% parkeert de wagen in een straat met blauwe zone. De grootste groep (45%) kan zijn wagen kwijt in een straat waar ze noch moeten betalen, noch een parkeerschijf moeten leggen. 4% parkeert de wagen op bewonersparkeerplaatsen in de straat.

In de binnenstad (postcode 9000) parkeert men in verhouding de wagen meer in een straat waar 'betalend parkeren' geldt (48% t.o.v. 35% in geheel Gent) en minder in straten waar men noch moet betalen, alsook geen parkeerschijf moet leggen (30% t.o.v. 45% in geheel Gent).

Tabel 67 : Parkeren van wagen op straat (op werk / school), naar postcode werk / school – Respondenten die op werk/school hun wagen op straat parkeren BINNEN Gent (N totaal=357)

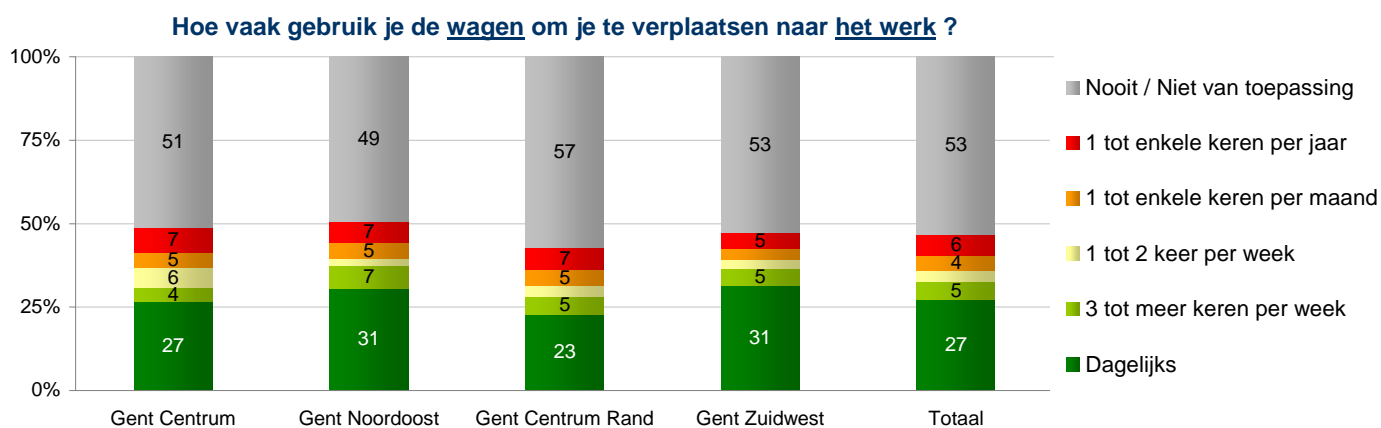
Postcode werk / school	Straat : betalend parkeren		Straat : blauwe zone		Bewonersparkeerplaats		Straat (niet betalend/geen parkeerschijf)		Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
9000	64	48,0	23	17,2	7	5,0	39	29,8	133	100,0
9030	0	0,0	1	40,3	0	0,0	1	59,7	2	100,0
9031	1	15,4	1	15,0	0	0,0	7	69,6	9	100,0
9032	0	0,0	2	51,3	0	0,0	2	48,7	3	100,0
9040	0	0,0	2	13,2	1	5,2	12	81,6	14	100,0
9041	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	100,0	3	100,0
9042	1	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	100,0
9050	5	22,1	3	12,2	0	0,0	15	65,7	23	100,0
9051	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5	100,0	5	100,0
9052	0	0,0	0	0,0	1	14,6	7	85,4	8	100,0
Totaal	71	35,3	32	15,7	9	4,2	90	44,7	201	100,0

VERPLAATSINGEN MET DE WAGEN

Bijna de helft van alle respondenten neemt wel eens de wagen naar het **werk**, met name 47%. 27% neemt dagelijks de wagen naar het werk, 9% 1 tot meerdere keren per week en 11% enkele keren per maand tot een keer per jaar.

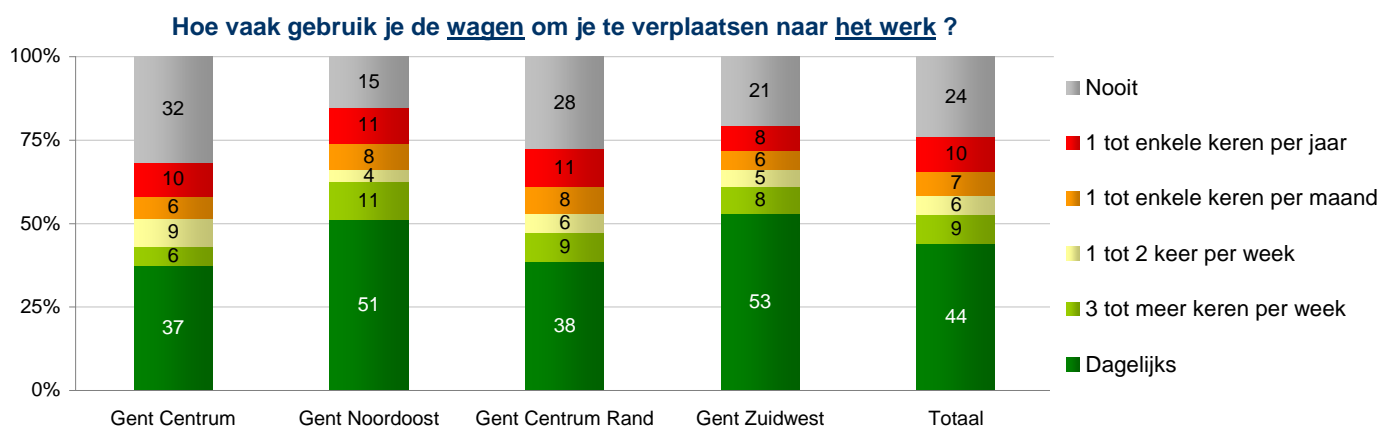
Tussen de verscheidene stadsdelen is geen verschil in het aandeel respondenten dat wel eens de wagen naar het werk neemt. Wel zien we dat in verhouding meer respondenten uit Gent Noordoost frequenter – minstens 3 keer per week – de wagen naar het werk nemen, met name 37% t.o.v. 32% in geheel Gent. In Gent Centrum Rand ligt dit aandeel dan weer significant lager (28%) en zien we in verhouding meer respondenten die nooit of hooguit enkele keren per jaar de wagen nemen om zich naar het werk te verplaatsen (resp. 64% t.o.v. 60% in geheel Gent).

Figuur 64 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (naar het werk), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Nemen we enkel de respondenten in beschouwing die **momenteel werken**, dan stijgt het aandeel dat dagelijks met de wagen naar het werk gaat tot 44%. 15% neemt 1 tot meerdere keren per week de wagen en 17% verplaatst zich enkele keren per maand tot een keer per jaar met de wagen naar het werk. 24% van alle werkzame respondenten neemt nooit de wagen om te gaan werken.

Figuur 65 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (naar het werk), naar stadsdeel – Enkel respondenten die werk hebben (N totaal=1.382)

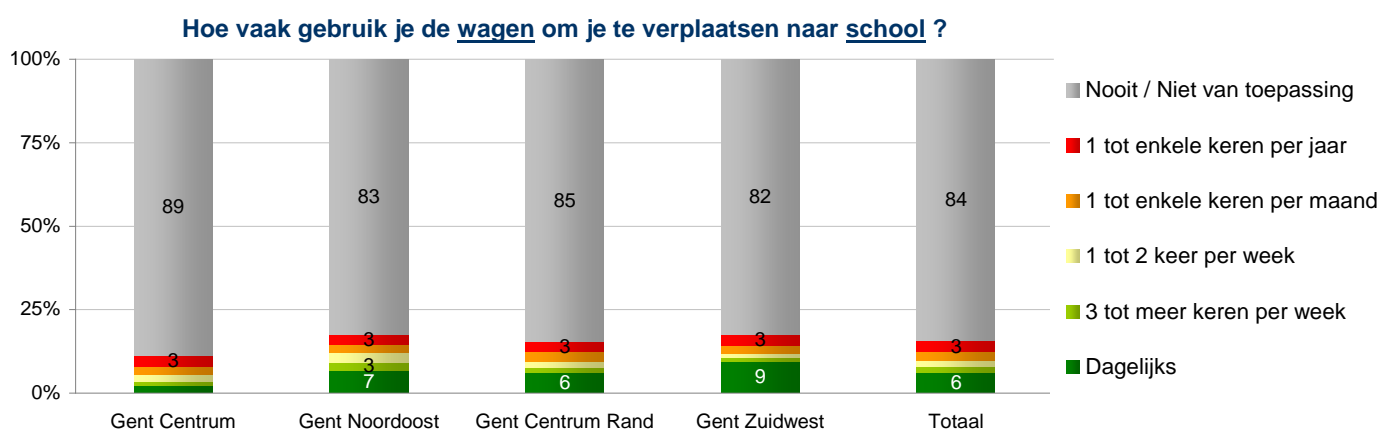


Figuur 65 toont duidelijk aan dat meer respondenten uit Gent Noordoost wel eens de wagen nemen om naar het werk te gaan, met name 85% t.o.v. 76% in geheel Gent. In Gent Centrum ligt dit aandeel significant lager (68%). Zowel in Gent Noordoost als Gent Zuidwest ligt het aandeel respondenten dat minstens 3 keer per week met de wagen naar het werk gaat, significant hoger dan voor geheel Gent (resp. 62% en 61% t.o.v. 53%); in Gent Centrum en Gent Centrum Rand ligt dit aandeel significant lager (resp. 43% en 47%).

Om zich naar school te verplaatsen, maakt 16% van alle respondenten wel eens gebruik van de wagen. 8% doet dit minstens 3 keer per week en nog eens 8% minder frequent.

In Gent Centrum vinden we een hoger aandeel respondenten dat nooit met de wagen naar school gaat vergeleken met geheel Gent, zijnde 89% t.o.v. 84%.

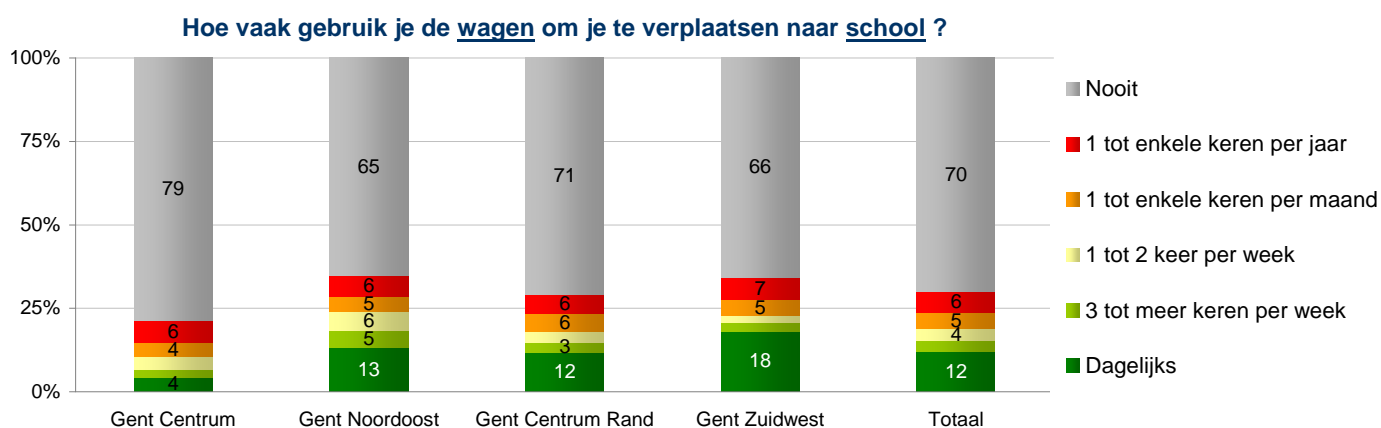
Figuur 66 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (naar school), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



Indien we enkel rekening houden met **schoolgaande respondenten**, blijkt 70% nooit met de wagen naar school te gaan. 15% verplaatst zich minstens 3 keer per week met de wagen naar school; 4% 1 tot 2 keer per week. Eén op tien neemt enkele keren per maand tot een keer per jaar de wagen om naar school te gaan.

Ook nu weer vinden we dat in verhouding minder respondenten uit Gent Centrum met de wagen naar school gaan, met name 21% t.o.v. 30% voor geheel Gent. Het percentage dat minstens 3 keer per week met de wagen naar school gaat, ligt er ook significant lager (resp. 7% t.o.v. 15%); in Gent Zuidwest is dit aandeel dan weer significant hoger (21%).

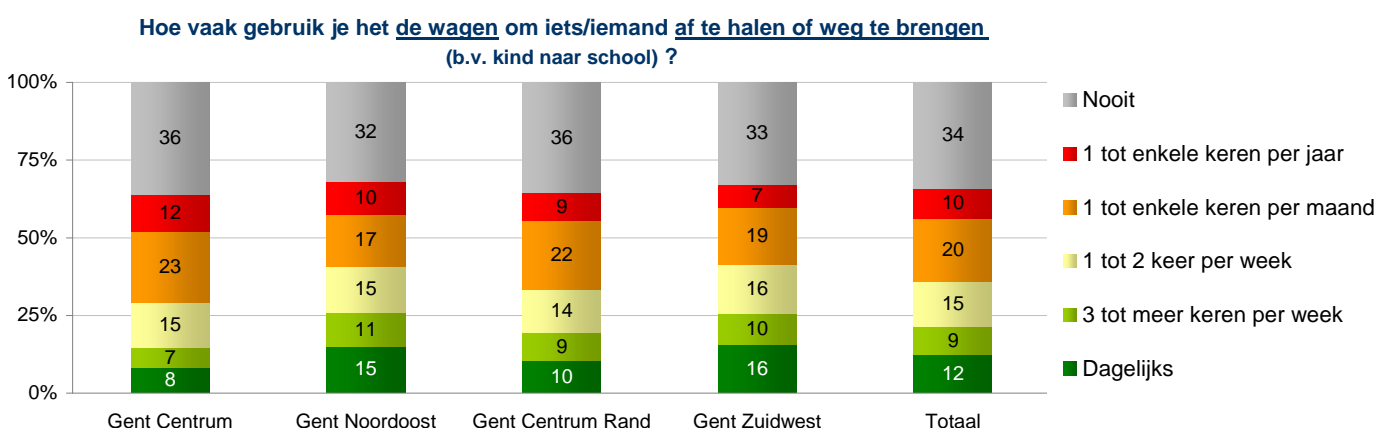
Figuur 67 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (naar school), naar stadsdeel – Enkel respondenten die naar school gaan (N totaal=1.166)



66% van alle respondenten neemt wel eens de wagen om **iets of iemand te gaan wegbrengen of afhalen**. 21% neemt hiervoor minstens 3 keer de wagen, 15% 1 tot 2 keer per week, 20% enkele keren per maand tot een keer per maand en 10% enkele keren per jaar tot een keer per jaar.

In alle stadsdelen ligt het aandeel dat wel eens een wagen gebruikt voor dergelijke doeleinden ongeveer even hoog. Wel vinden we in Gent Noordoost in verhouding meer respondenten die frequenter – zijnde minstens 3 keer per week – gebruik maken van de wagen om iets/iemand weg te brengen of af te halen (resp. 26% t.o.v. 21%). In Gent Centrum ligt dit aandeel significant lager in vergelijking met Gent in zijn geheel, zijnde 15% t.o.v. 21%.

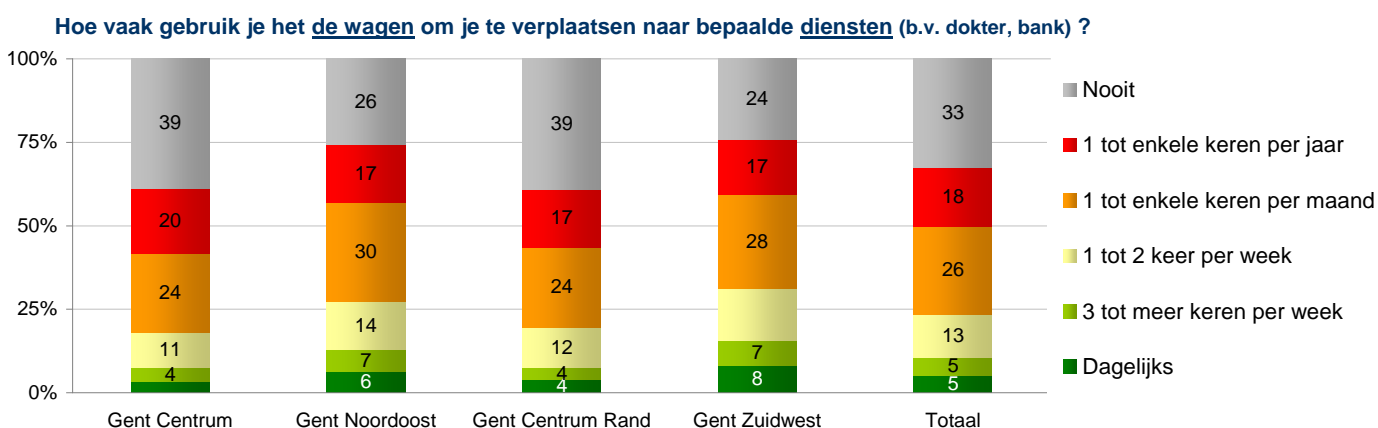
Figuur 68 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (iets/iemand wegbrengen/afhalen), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



66% gebruikt de wagen ook wel eens in het kader van **diensten**, bijvoorbeeld om naar de dokter of de bank te gaan. 23% gebruikt hiervoor minstens een keer per week de wagen, 26% 1 tot enkele keren per maand en 18% 1 tot enkele keren per jaar.

In Gent Noordoost en Gent Zuidwest maakt men meer gebruik van de wagen om zich in het kader van diensten te verplaatsen (resp. 74% en 76% t.o.v. 67% in geheel Gent); in Gent Centrum en Gent Centrum Rand ligt het aandeel dat zich met de wagen naar diensten verplaatst significant lager (resp. telkens 61%).

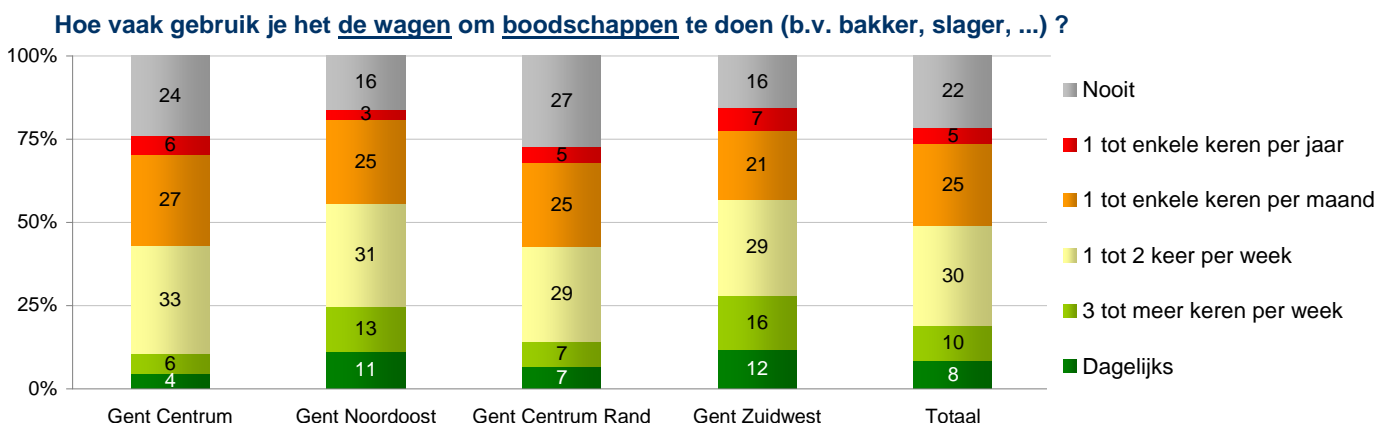
Figuur 69 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (naar diensten), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



78% van de respondenten neemt wel eens de wagen om **boodschappen** te gaan doen. 18% doet dit minstens drie keer per week, 30% 1 tot 2 keer per week, 25% 1 tot enkele keren per maand en 5% 1 tot enkele keren per jaar.

Opnieuw blijkt men in Gent Noordoost en Gent Zuidwest vaker beroep te doen op de wagen om boodschappen te doen (resp. telkens 84% t.o.v. 78% in geheel Gent). In Gent Centrum Rand ligt dit aandeel significant lager (73%). Het aandeel dat minstens drie keer per week de wagen neemt om boodschappen te doen, ligt in eerstgenoemde stadsdelen trouwens significant hoger (resp. 25% en 28% t.o.v. 19% in geheel Gent); in Gent Centrum en Gent Centrum Rand ligt dit aanzienlijk lager (resp. 10% en 14%).

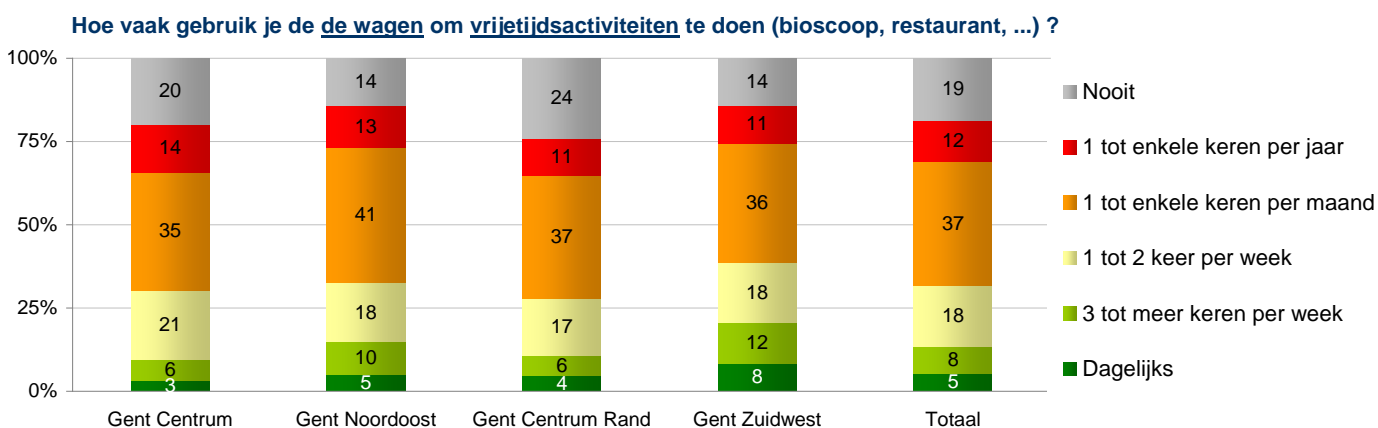
Figuur 70 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (boodschappen doen), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



In het kader van **vrijtijdsactiviteiten** verplaatsen acht op tien respondenten zich wel eens met de wagen. 13% doet dit minstens 3 keer per week, 18% 1 à 2 keer per week, 37% 1 tot enkele keren per maand en 12% hooguit enkele keren per jaar.

86% van de respondenten in Gent Noordoost en Gent Zuidwest neemt wel eens de wagen om zich in het kader van vrijetijdsactiviteiten te verplaatsen. Dit is een significant hoger aandeel dan wat we vinden voor geheel Gent (81%). In Gent Centrum Rand ligt dit aandeel significant lager (76%). In Gent Zuidwest neemt men ook meer frequent – minstens 3 keer per week – de wagen met dit doeleinde (resp. 20% t.o.v. 13% voor geheel Gent).

Figuur 71 : Frequentie van verplaatsingen met de wagen (voor vrijetijdsactiviteiten), naar stadsdeel (N totaal=2.221)



3.4.2 Verplaatsingsgedrag in detail middels het verplaatsingsdagboekje

Om het verplaatsingsgedrag in detail te kunnen bestuderen, werden de respondenten tevens gevraagd voor één opgegeven dag al zijn/haar verplaatsingen te noteren : welke was – voor elke verplaatsing – de vertrek- en aankomstplaats, welke vervoersmiddelen 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’.

Het door ons gebruikte verplaatsingsdagboekje is het dagboek dat ontworpen werd in het kader van de onderzoeksreeks “Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen (OVG)” uitgevoerd door het Instituut voor Mobiliteit, Universiteit Hasselt in opdracht voor Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Uiteraard is hiervoor toestemming gevraagd aan dhr. Wilfried Goossens.

De door ons uitgevoerde analyses en de hierna volgende rapportering van de resultaten zijn dan ook in grote lijnen conform aan deze uitgevoerd en opgetekend in het Analyserapport Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen.

Het verplaatsingsgedrag van de respondenten wordt binnen dit onderdeel op twee manieren bekeken: enerzijds wordt gekeken naar het **aantal verplaatsingen** dat de respondenten gemaakt hebben; anderzijds wordt gekeken naar **het aantal kilometer** dat de respondent in totaal heeft afgelegd.

Alvorens de resultaten van beide analyses (i.c. aantal verplaatsingen en aantal verplaatsingskilometers) te beschrijven, wordt in een leeswijzer het noodzakelijk kader geboden om de resultaten/de analyses correct te kunnen interpreteren.

LEESWIJZER

- Algemeen bedraagt de netto-respons 2.227 enquêtes. Door een weging toe te passen (zie 2.2.7) verkrijgt men voor Gent in zijn geheel 2.221 valide ingevulde enquêtes. De analyses zijn telkens gebeurd op de gewogen cijfers, waarbij het totaal dus steeds 2.221 enquêtes bedraagt (zie Methodologie – technische rapportering).
- Alle respondenten werd gevraagd – voor een gegeven dag van de week⁴⁶ – 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.

⁴⁶ 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 2.221 respondenten, laat 83% weten (N=1.841) op de betreffende dag een verplaatsing te hebben gemaakt; 17% (N=375) heeft geen verplaatsing gemaakt. Slechts 5 respondenten hebben deze vraag niet beantwoordt en zijn bijgevolg niet opgenomen in bovenstaande percentages.
- Van de 1.841 respondenten die aangeven een verplaatsing te hebben gemaakt, hebben er 1.634 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 18 respondenten, waarvan 8 respondenten zich die dag uitsluitend in het buitenland verplaatst hebben en 10 respondenten zich wel in België, maar niet in Gent verplaatst hebben.

Van de overige 1.616 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, etc.).

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.

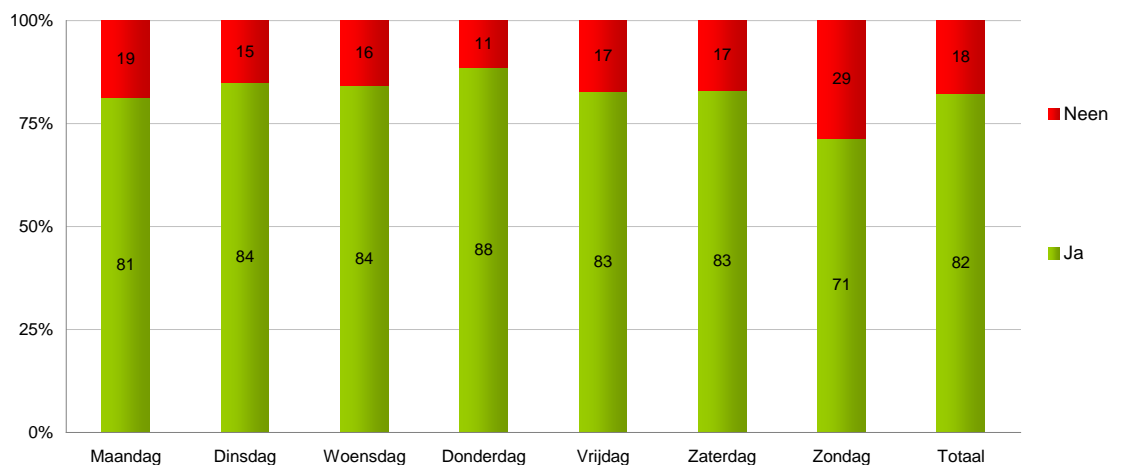
- Onder **hoofdvervoerswijze / hoofdvervoermiddel** moet worden verstaan : “de wijze waarop de respondent de grootste afstand van de verplaatsing aflegt”. Indien dit één verplaatsingsmiddel is (b.v. een verplaatsing van thuis naar school te voet) dan is uiteraard per definitie dat resp. verplaatsingsmiddel (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 (zie bijlagen : protocol van datacleaning).

3.4.2.1 VERPLAATSINGEN

AANTAL VERPLAATSINGEN

Meer dan acht op de tien respondenten (82%) hebben zich verplaatst op de betreffende dag. 18% van de respondenten hebben zich die dag niet verplaatst. 5 respondenten hebben deze vraag niet beantwoord.

Figuur 72 : Heeft respondent zich op de opgegeven dag verplaatst, naar dag van de week (N totaal=2.216)



Wanneer we naar de verscheidene dagen van de week kijken, blijkt het aandeel respondenten dat zich verplaatst steeds ongeveer evenveel te bedragen, zijnde tussen 81% en 89%. Wel stellen we een significante afwijking vast voor twee dagen: donderdag en zondag. Zo blijkt een groter aandeel zich op donderdag buitenshuis te begeven (88%), terwijl op zondag juist een lager aandeel respondenten het huis verlaat (71%).

Gemiddeld verplaatst de Gentenaar (10 tot 79 jaar oud) zich 2,9 keer per dag⁴⁷.

In Gent wonen 206.031 personen tussen 10 en 79 jaar oud⁴⁸. Aan een gemiddelde van 2,9 verplaatsingen per dag, betekent dit dat alle Gentse inwoners tussen 10 en 79 jaar een totaal van 601.345 verplaatsingen per dag maken.

Het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag varieert van 2,9 tot 3,2 al naargelang de dag van de week. Enkel op zondag ligt het gemiddeld aantal verplaatsingen significant lager, met name 2,1 per dag.

Tabel 68 : Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag

Dag van de week	Gemiddeld # verplaatsingen	Totaal # verplaatsingen door Gentse burgers
Maandag	2,9	590.863
Dinsdag	3,1	628.522
Woensdag	3,2	654.876
Donderdag	3,1	645.054
Vrijdag	3,2	654.067
Zaterdag	2,9	603.773
Zondag	2,1	442.699
Totaal	2,9	601.345

VERPLAATSWIJZE - HOOFDVERVOERSWIJZE

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

⁴⁷ De basis bedraagt 2.010 respondenten: 2.221 respondenten minus 5 respondenten (deelden niet mee of ze zich al dan niet verplaatst hebben) minus 207 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.

⁴⁸ Bevolkingscijfers 2010; Bron <http://www.gent.be/gentincijfers/>.

We weten ondertussen dat de Gentse respondenten gemiddeld 2,9 verplaatsingen per dag maakten. Dit correspondeert met een totaal – voor alle respondenten – van 5.866 verplaatsingen. Gezien de respondent voor maximaal 9 verplaatsingen gegevens kon invullen in het verplaatsingsdagboekje, werd informatie verkregen over een totaal van 5.839 verplaatsingen.

Uit de analyses blijkt dat iets meer dan de helft van alle verplaatsingen (54%) met de wagen gebeurt, zij het als chauffeur of passagier. Een derde van alle verplaatsingen gebeurt met de fiets (22%) of te voet (14%). Hierbij geldt wel de opmerking dat we enkel kijken naar de 'hoofdvervoerswijze'; gezien het voor- en na-transport naar/van openbaar vervoer-haltes niet gerekend 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 69 : Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen)

Hoofdvervoerswijze	Gent Totaal	
	N	%
Met de auto, als chauffeur	2787	47,8
Met de auto, als passagier	370	6,3
Met de moto / bromfiets	72	1,2
Met de trein	207	3,6
Met bus / tram / metro	317	5,4
Met de fiets	1264	21,7
Te voet	814	14,0
Andere wijze	0	0,0
Totaal	5.830	100,0
<i>Geen antwoord</i>	9	0,1

Bovenstaand werd enkel gekeken naar de hoofdvervoerswijze van een verplaatsing, zijnde het vervoersmiddel waarmee de langste afstand (d.i. de langste rit) werd afgelegd. Wanneer we echter alle ritten in beschouwing nemen (zie tabel 70), dan vinden we dat de respondenten in totaal 7.044 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 b.v. 20 meter stappen tot aan de wagen – niet steeds genoteerd.

Bijna de helft (46%) van de ritten (of deeltrajecten) wordt met de wagen gedaan: 40% als bestuurder en 5% als passagier. Een vierde (24%) doet men te voet; het betreft vaak korte verplaatsingen (van of naar de bushalte, van of naar de auto, etc.). Een vijfde (20%) van alle ritten wordt met de fiets afgelegd. Voor ongeveer één op de tien ritten (9%) maakt men gebruik van het openbaar vervoer.

Tabel 70 : Vervoerswijze (Aantal ritten)

Vervoerswijze	Gent Totaal	
	N	%
Met de auto, als chauffeur	2.835	40,3
Met de auto, als passagier	379	5,4
Met de moto / bromfiets	82	1,2
Met de trein	213	3,0
Met bus / tram / metro	437	6,2
Met de fiets	1.400	19,9
Te voet	1.691	24,0
Andere wijze	0	0,0
Totaal	7.035	100,0
<i>Geen antwoord</i>	8	0,1

Een rit is gemiddeld 9,7 km (zie tabel 71).

Een rit met de trein is gemiddeld het langst, met name 54 kilometer. Met de wagen legt men per rit gemiddeld 15 km (als bestuurder) of 14 km (als passagier) af. Een rit met de motor of bromfiets kent een gemiddelde afstand van 7 km. Een bus-/tram-/metro-rit gaat gemiddeld over een afstand van 6 kilometer. De fiets wordt gebruikt voor een rit van gemiddeld 4 kilometer. Te voet gaat men gemiddeld over een afstand van 1 kilometer.

Tabel 71 : 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	2.835	42.575	15,0
Met de auto, als passagier	379	5.358	14,2
Met de moto / bromfiets	82	568	7,0
Met de trein	213	11.415	53,6
Met bus / tram / metro	437	2.579	5,9
Met de fiets	1.400	4.914	3,5
Te voet	1.691	1.213	0,7
Andere wijze	0	0	--
Totaal	7.035	68.622	9,7
<i>Geen antwoord</i>	8	9	1,1

VERPLAATSIENSMOTIEF

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

40% 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 (35%) 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 (24%) 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 een vierde (26%) van alle verplaatsingen.

15% van de verplaatsingen gebeurt om iemand/iets weg te brengen of op te halen.

Tabel 72 : Motief om zich te verplaatsen (Aantal verplaatsingen)

Motief	Gent Totaal		Gent Totaal	
	N	%	N	%
Naar huis	2295	39,7	<i>Buiten beschouwing</i>	
Zakelijke verplaatsing	199	3,4	199	5,7
Werken	829	14,3	829	23,7
Onderwijs volgen	197	3,4	197	5,6
Winkelen, boodschappen doen	651	11,3	651	18,7
Ontspanning, sport, cultuur	609	10,5	609	17,5
Iets/iemand wegbrengen/afhalen	506	8,7	506	14,5
Diensten	166	2,9	166	4,8
Andere	334	5,8	334	9,6
Bezoek brengen	198	3,7	198	6,1
Wandelen, rondrijden, joggen	45	0,8	45	1,3
Totaal	5.786	100,0	3.491	100,0
<i>Geen antwoord</i>	53	0,9	53	1,5

VERPLAATSIJGSMOTIEF EN VERPLAATSIJGSMOTIEF

HOOFDVERVOERSWIJZE 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 gebeuren in hoofdzaak met de wagen (74%), waarbij het aandeel carpoolers dan ook nog beperkt is. Een vijfde (19%) van de zakelijke verplaatsingen gebeurt met de fiets of te voet; het gebruik van het openbaar vervoer komt niet boven de 5%.

De helft van de **verplaatsingen naar het werk** gebeurt met de wagen, met name 53%. Het aandeel carpoolers bedraagt slechts 2%. Drie op tien verplaatsingen naar het werk doet men te voet (6%) of met de fiets (24%). Eén op zeven werkverplaatsingen gebeurt met het openbaar vervoer : bus/tram is goed voor 5%, de trein voor 10%.

Het **schoolverkeer** geeft dan een ander beeld : de helft van de verplaatsingen naar school gebeurt met de fiets (30%) of te voet (21%). De wagen is goed voor een derde van de schoolverplaatsingen, met telkens 16% als chauffeur en als passagier. Het openbaar vervoer – en dan voornamelijk bus/tram – wordt gebruikt voor 17% van de verplaatsingen naar school.

Voor bijna de helft van de **winkelverplaatsingen** wordt gebruik gemaakt van de fiets (23%) of gaat men te voet (22%). Toch wordt hiervoor even vaak nog de wagen gebruikt : 49%. Slechts 5% van de verplaatsingen naar de winkel gebeurt met bus of tram.

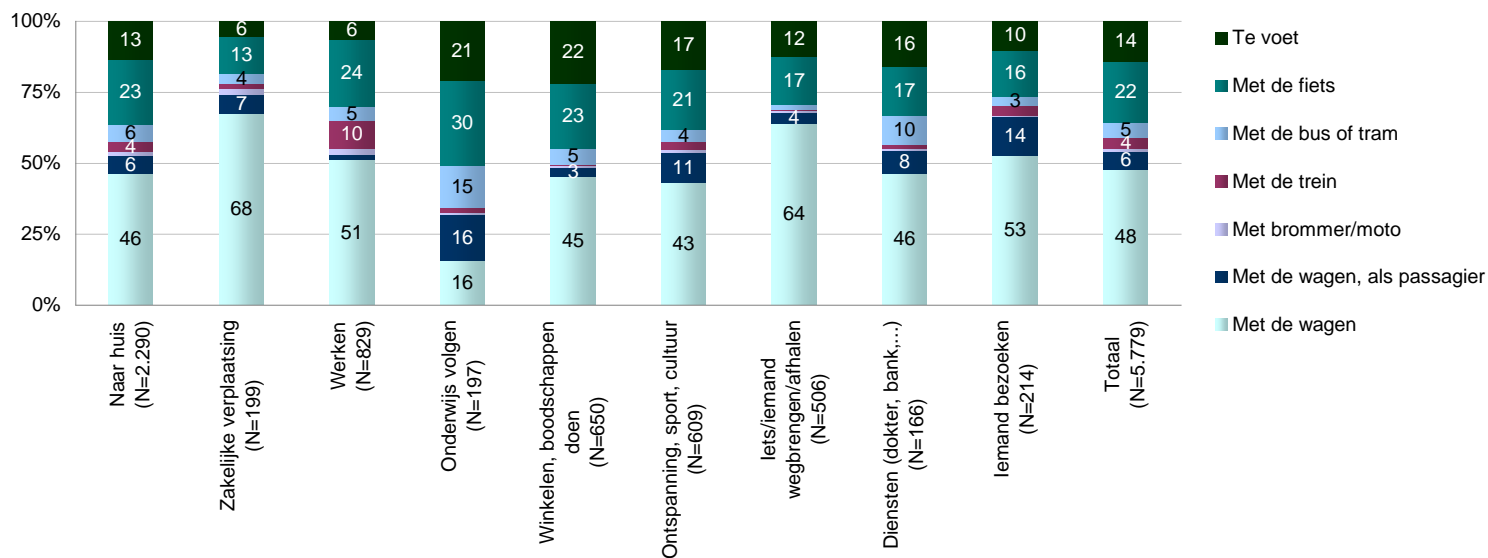
Het openbaar vervoer scoort hoger wanneer men zich verplaatst in het kader van **diensten** (b.v. naar de dokter, de bank, ...), met name 11%. De wagen blijft goed voor 55% van dergelijke verplaatsingen; 33% gebeurt te voet of met de fiets.

Wanneer de Gentenaar zich naar een **ontspannings-, sport- of culturele activiteit** begeeft, maakt hij/zij in 54% van de gevallen gebruik van de wagen; carpoolers zijn goed voor 11%. Vier op tien (38%) van de verplaatsingen i.k.v. ontspanning, sport en cultuur gebeuren te voet of met de fiets; het openbaar vervoer is goed voor 7%.

Wanneer men **iemand/iets gaat wegbrengen of ophalen** wordt zelden gebruik gemaakt van het openbaar vervoer (2%). Veeleer maakt men gebruik van de wagen (68%) of gaat men met de fiets (17%) of te voet (13%).

Tot slot blijkt ook **een bezoek brengen** aan iemand voornamelijk met de wagen te gebeuren : 53% als chauffeur en 14% als passagier. Voor een vierde van deze verplaatsingen gebruikt men de fiets (16%) of gaat men te voet (10%); het openbaar vervoer is goed voor 7%.

Figuur 73 : Hoofdvervoerswijze, naar Motief (N totaal=5.779 verplaatsingen)



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 (28%) of om zich te ontspannen (21%). Een vijfde van de verplaatsingen te voet (19%) gebeurt in het kader van school-/werkverkeer.

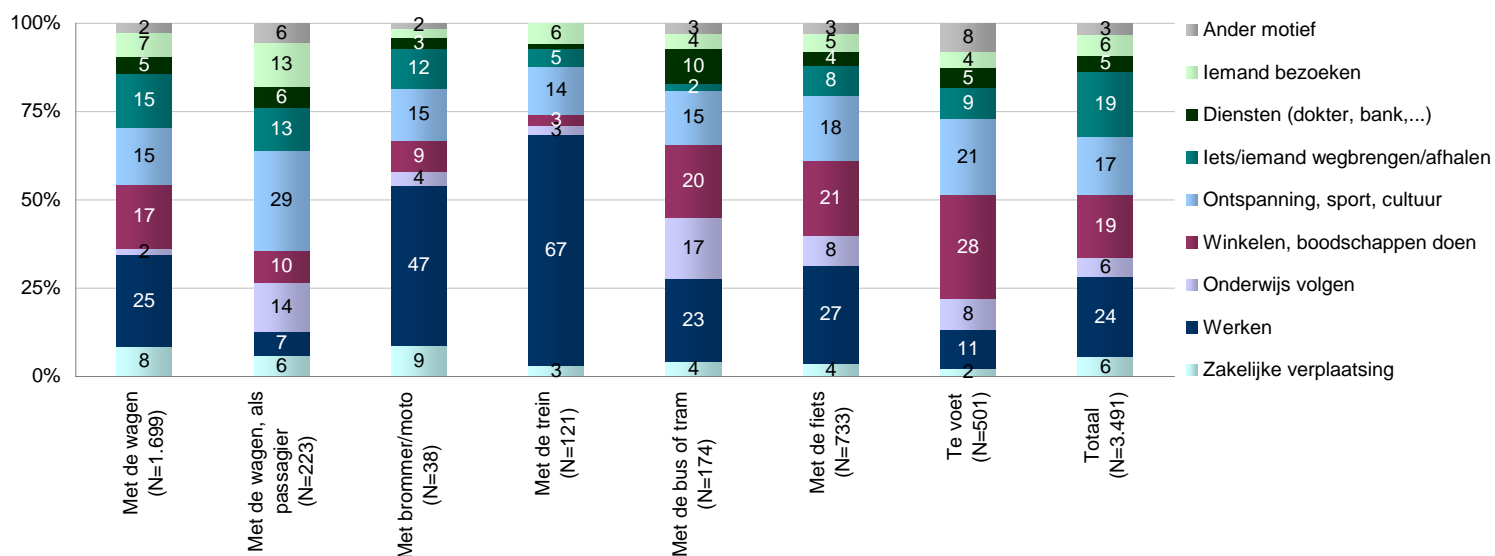
Verplaatsingen met de **fiets** gaan in hoofdzaak richting het werk (27%), de winkel (21%) of richting een ontspannings-, sport- of culturele activiteit (18%).

De **wagen**, als chauffeur of passagier, wordt voor zowat alle activiteiten in gelijke mate gebruikt.

De **trein** wordt voor tweederde (67%) gebruikt om naar het werk te gaan. Eén op zeven verplaatsingen met de trein (14%) gebeurt in het kader van ontspanning (sport/cultureel).

Ook **bus en tram** kennen een hoog functioneel gebruik : 23% van de bus-/tramritten gaat richting het werk en 17% richting school. Ook om te winkelen (20%), in het kader van diensten (10%) en om zich naar een ontspanningsactiviteit (15%) te begeven, wordt gebruik gemaakt van bus of tram.

Figuur 74 : Motief, naar hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=3.491 verplaatsingen⁴⁹)



AFSTAND EN DUURTIJD VAN EEN VERPLAATSING

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

Tabel 73 : Afstand van de verplaatsingen (Aantal verplaatsingen)

Afstand	Gent Totaal	
	N	%
0 – 1,0 km	1090	18,8
1,1 – 3,0 km	1408	24,3
3,1 – 5,0 km	899	15,5
5,1 – 10,0 km	1028	17,7
10,1 – 15,0 km	328	5,7
15,1 – 25,0 km	280	4,8
25,10 – 40,0 km	206	3,6
> 40,0 km	552	9,5
Totaal	5.791	100,0
<i>Geen antwoord</i>	48	0,8
Gemiddelde⁵⁰	11,8 km	
Mediaan	4 km	

⁴⁹ Exclusief verplaatsingen met als motief 'Naar huis'.

⁵⁰ Het rekenkundig gemiddelde wordt beïnvloed door 'extreme' waarden. In dit geval is het beter om naar de mediaan te kijken.

19% van de genoteerde verplaatsingen zijn erg kort (< 1 km) en 43% blijft binnen de 3 km. 59% 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 11,8 km (basis: zij die een verplaatsing hebben gedaan).

Betreffende de **verplaatsingstijd** : blijktens de analyse bedraagt 39,1% van de verplaatsingstijden maximaal 10 minuten.

Verder kan aangegeven worden dat 75,5% van de gemaakte verplaatsingen maximaal een half uur duurt.

AFSTAND EN HOOFDVERVOERSWIJZE VAN EEN VERPLAATSING

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

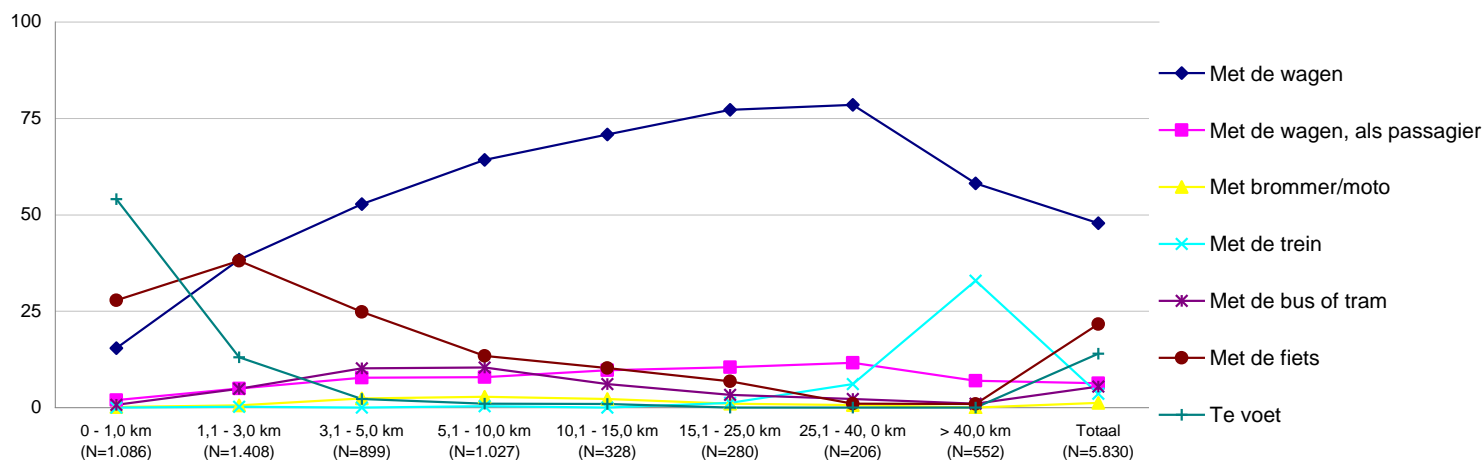
Uit onderstaande grafiek blijkt dat de modus ‘te voet’ een aandeel heeft van 54% in de categorie 0-1 km. De fiets wordt gebruikt tot 5 km met een aandeel tussen de 20 en 40%.

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 17%. Dit aandeel groeit met de afstand : van 43% in de categorie 1-3 km tot 61% in de categorie 3-5 km, 90% in de categorie 25-40 km en 65% in de categorie > 40 km.

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 4,9%; dit aandeel groeit tot 10% voor de categorieën 3-5 km en 5-10 km. In de hierop volgende categorie (10-15 km) daalt het aandeel tot 6,1%.

Verplaatsingen onder de 25 km blijken niet echt interessant om de trein te nemen. In de categorie 25-40 km bedraagt het aandeel 6% en vanaf 40 km wordt 33% van de in deze categorie gemaakte verplaatsingen afgelegd met de trein.

Figuur 75 : Afstand⁵¹, naar hoofdvervoerswijze (N totaal=5.830 verplaatsingen)



⁵¹ Indien de verplaatsing de Belgische landsgrens overschrijdt, wordt enkel de afstand gerekend op het Belgisch grondgebied.

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 76 toont dat winkelen en boodschappen doen vooral over korte afstanden gebeurt. Zo wordt een derde van de verplaatsingen (36%) binnen een straal van 1 km gemaakt in het kader van boodschappen doen; in een straal van 3 tot 5 km bedraagt dit aandeel nog steeds 24%. Hierna neemt het gradueel af, waarbij na 15 km nog ongeveer 5% van de verplaatsingen in het kader van winkelen / boodschappen doen gebeurt.

Het omgekeerde stellen we vast voor verplaatsingen naar het werk. Binnen een straal van 1 km gebeurt één op de acht verplaatsingen (12%) naar het werk. Dit aandeel stijgt met de afstand, en bedraagt bij verplaatsingen van 40 km of meer bijna 50%.

Een zelfde constatering voor wat betreft zakelijke verplaatsingen. Bij de korte afstanden (0-10 km) blijft het aandeel vrij beperkt (+ 5%). Eens voorbij 10 km betreft toch een op de tien verplaatsingen een zakelijke verplaatsing.

Verplaatsingen naar school gebeuren in een straal tot 10 km, waarbij ze minimaal 5% tot maximaal 8% van de verplaatsingen uitmaken. Vanaf 10 km of meer daalt hun aandeel onder 5%.

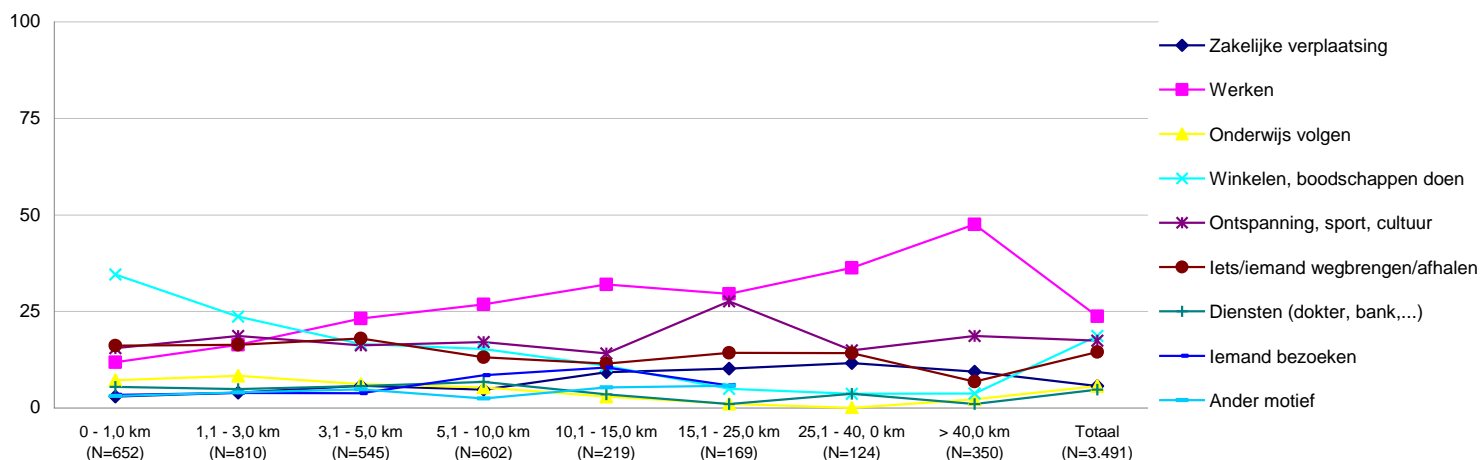
Over alle afstanden heen, vinden we dat verplaatsingen in het kader van ontspanning, sport en cultuur 14% tot 19% van de verplaatsingen uitmaken; met een uitschieter tot 28% in de afstandscategorie 15 tot 25 km.

Ook het wegbrengen/afhalen van iets of iemand neemt een vrij constant aandeel in over alle afstandscategorieën heen (11%-18%). Eens een verplaatsing 40 km of meer betreft, daalt dit aandeel wel naar 7%.

Het aandeel verplaatsingen dat gebeurt in het kader van diensten – bijvoorbeeld naar de dokter gaan – schommelt tussen 1% en 7%.

Tot 5 km betreft ongeveer 5% van de verplaatsingen het bezoeken van iemand. Vanaf 5 km of meer schommelt het aandeel tussen 5% en 10%.

Figuur 76 : Afstand⁵², naar motief (N totaal=3.491 verplaatsingen⁵³)



HOOFDVERVOERSWIJZE PER GESLACHT

Mannen verplaatsen zich in gelijke mate als vrouwen: gemiddeld 2,9 verplaatsingen per dag.

Tabel 74 : Gemiddeld aantal verplaatsingen/dag naar geslacht

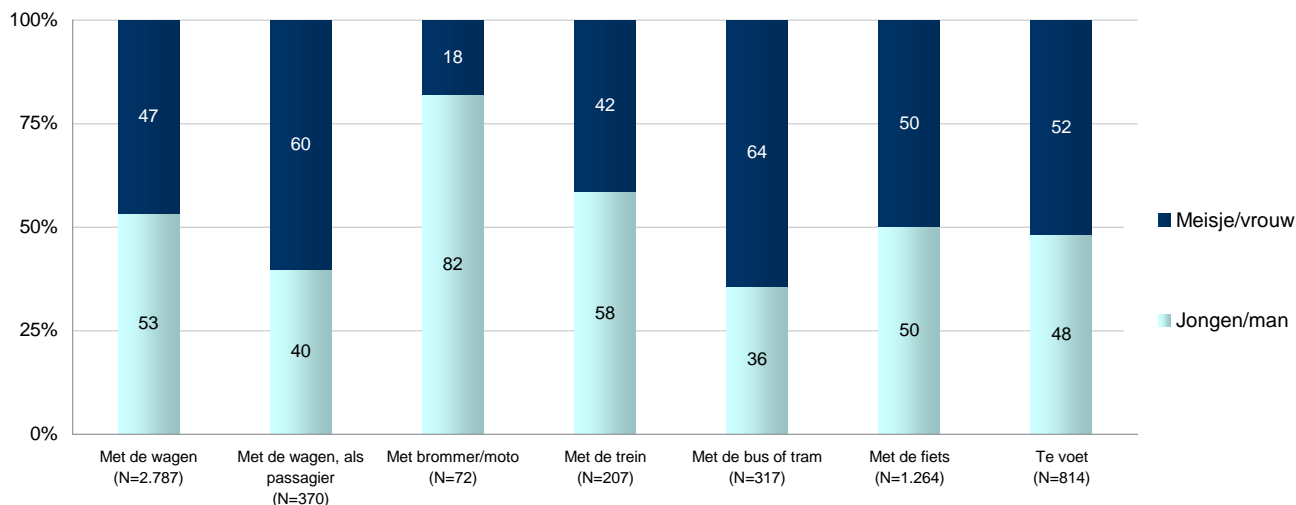
Doelgroep	Gemiddeld # verplaatsingen per dag
Algemeen gemiddelde	2,92
Jongens/Mannen	2,91
Meisjes/Vrouwen	2,93

Indien we gaan kijken middels welk vervoermiddel men zich verplaatst naar geslacht, dan zien we dat mannen vaker autobestuurder zijn en minder passagier. De mannen verplaatsen zich ook duidelijk meer met de brommer/moto en trein. De vrouwen gaan meer met de bus of tram. Wat de fiets en te voet betreft, hier treft men een circa gelijke verdeling aan.

⁵² Indien de verplaatsing de Belgische landsgrens overschrijdt, wordt enkel de afstand gerekend op het Belgisch grondgebied.

⁵³ Exclusief verplaatsingen met als motief 'Naar huis'.

Figuur 77 : Hoofdvervoerswijze, naar geslacht (Aantal verplaatsingen) (N totaal=5.839 verplaatsingen)



Tabel 75 : Hoofdvervoerswijze, naar geslacht (Aantal verplaatsingen)

Hoofdvervoerswijze	Man		Vrouw		Totaal	
	N	%	N	%	N	%
Met de auto, als chauffeur	1.485	50,3	1.302	45,2	2.787	47,8
Met de auto, als passagier	147	5,0	223	7,8	370	6,3
Met de moto / bromfiets	59	2,0	13	0,4	72	1,2
Met de trein	121	4,1	86	3,0	207	3,6
Met bus / tram / metro	113	3,8	204	7,1	317	5,4
Met de fiets	633	21,5	630	21,9	1.264	21,7
Te voet	392	13,3	422	14,6	814	14,0
Totaal	2.950	100,0	2.880	100,0	5.830	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>5</i>	<i>0,2</i>	<i>4</i>	<i>0,1</i>	<i>9</i>	<i>0,1</i>

HOOFDVERVOERSWIJZE PER OPLEIDINGSNIVEAU

Hoe hoger het opleidingsniveau, hoe hoger het aantal verplaatsingen per dag : iemand met maximum lager onderwijs doet gemiddeld 1,9 verplaatsingen per dag terwijl iemand met een diploma hoger onderwijs 3,5 verplaatsingen per dag laat optekenen.

Tabel 76 : Gemiddeld aantal verplaatsingen/dag naar opleidingsniveau

Doelgroep	Gemiddeld # verplaatsingen per dag
Algemeen gemiddelde	2,9
<i>Schoolgaand</i>	2,4
Laaggeschoold *	1,9
Middengeschoold **	2,7
Hooggeschoold **	3,5

* : laaggeschoold is geen diploma, een diploma lager onderwijs, lager secundair onderwijs of bijzonder SO

** : middengeschoold is een diploma hoger secundair onderwijs

*** : hooggeschoold is een diploma hoger onderwijs (niet-universitair & universitair onderwijs)

Verder blijkt uit de hierna volgende 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).

Tabel 77 : Hoofdvervoerswijze, naar opleidingsniveau (Aantal verplaatsingen)

Hoofdvervoerswijze	Schoolgaand		Laaggeschoold		Middengeschoold		Hooggeschoold		Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Met de auto, als chauffeur	137	21,1	245	44,1	690	54,2	1.716	51,2	2.787	47,8
Met de auto, als passagier	134	20,6	29	5,1	62	4,9	146	4,3	370	6,3
Met de moto / bromfiets	0	0,0	27	4,9	17	1,3	26	0,8	71	1,2
Met de trein	1	0,2	1	0,2	26	2,0	179	5,4	207	3,6
Met bus / tram / metro	76	11,7	68	12,2	75	5,9	99	2,9	317	5,4
Met de fiets	185	28,6	89	16,0	234	18,4	756	22,6	1.264	21,7
Te voet	116	17,9	98	17,6	168	13,2	430	12,8	813	13,9
Totaal	648	100,0	556	100,0	1.272	100,0	3.352	100,0	5.828	100,
<i>Geen antwoord</i>	<i>1</i>	<i>0,1</i>	<i>1</i>	<i>0,2</i>	<i>1</i>	<i>0,1</i>	<i>6</i>	<i>0,2</i>	<i>9</i>	<i>0,1</i>

ANALYSE VAN DE TIJDSTIPPEN VAN DE VERPLAATSINGEN

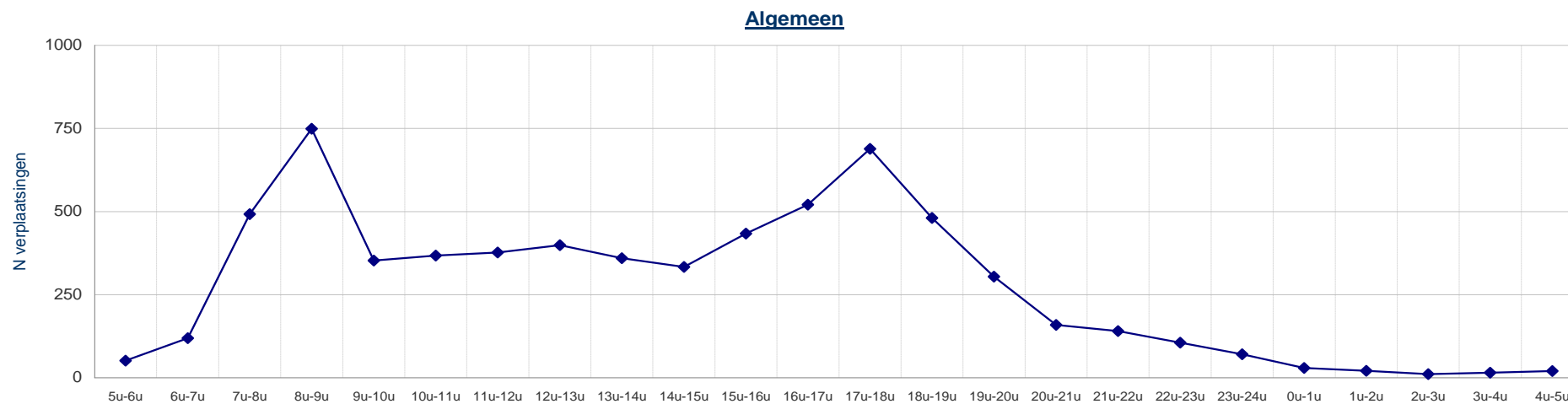
In onderstaande grafieken is het aantal verplaatsingen telkens uitgezet op een 24-uur-tijdsas. Op die manier verkrijgen we een goed overzicht van wanneer de piekmomenten zijn op een dag.

Op weekdays zien we tijdens de ochtend een verhoogd aantal verplaatsingen tussen 7u en 9u, waarbij de piek tussen 8u en 9u ligt. Deze 'ochtendpiek' is het hoogst op dinsdag, weliswaar op de voet gevolgd door donderdag. Maandag en vrijdag kennen een vergelijkbare 'ochtendpiek'; op woensdag is de ochtendpiek lager dan op de overige weekdays.

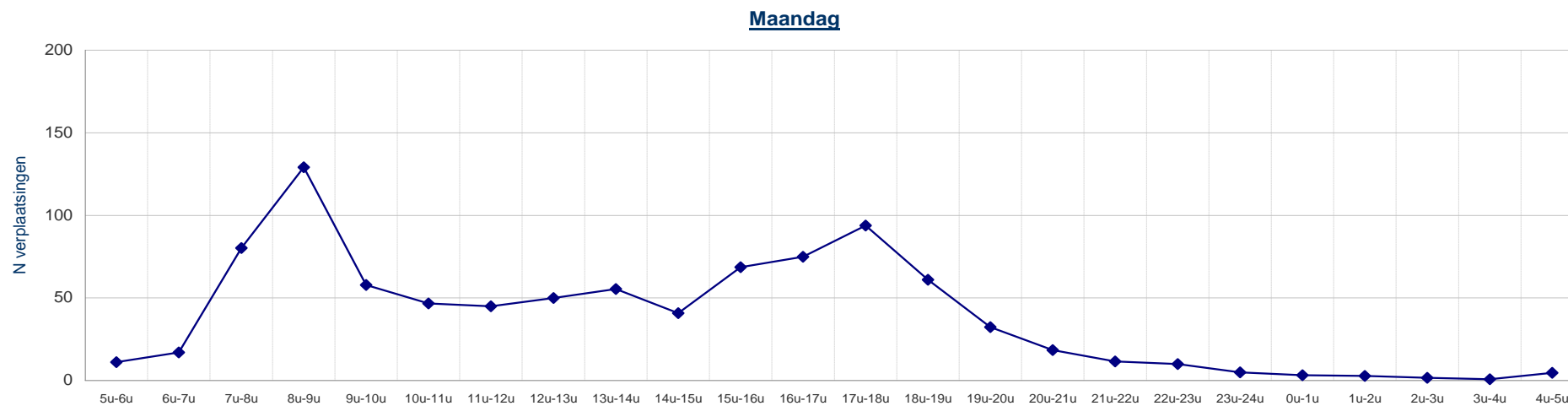
Ook tijdens de late namiddag / avond, zien we op weekdays een verhoogd aantal verplaatsingen; op elke gegeven weekday is de 'avondpiek' wel telkens minder hoog dan de 'ochtendpiek'. Net zoals voor de ochtendpiek het geval was, ligt de avondpiek op dinsdag het hoogst. Vanaf 16u tot 19u zien we een verhoogd aantal verplaatsingen, waarvan het hoogtepunt tussen 17u en 18u ligt. Op donderdag en vrijdag is het aantal verplaatsingen tijdens de late namiddag / avond iets minder hoog dan op dinsdag. Bovendien verloopt de 'uittocht' – zeker op vrijdag – meer gespreid, waarbij deze voornamelijk vroeger aanvat (vanaf 15u) en iets langer aanhoudt (tot 20u). Van alle weekdays, kennen maandag en woensdag het laagste aantal verplaatsingen tijdens late namiddag / avond; nog meer dan op donderdag en vrijdag verloopt de avondspits op maandag en woensdag meer gespreid.

In het weekend kennen we een lager aantal verplaatsingen dan op weekdays; ook is er niet echt sprake van 'piekmomenten'. Op zaterdag is er een kleine toename van het aantal verplaatsingen tussen 9u en 12u en tussen 17u en 18u. Op zondag is er een lichte stijging tussen 11u en 12u.

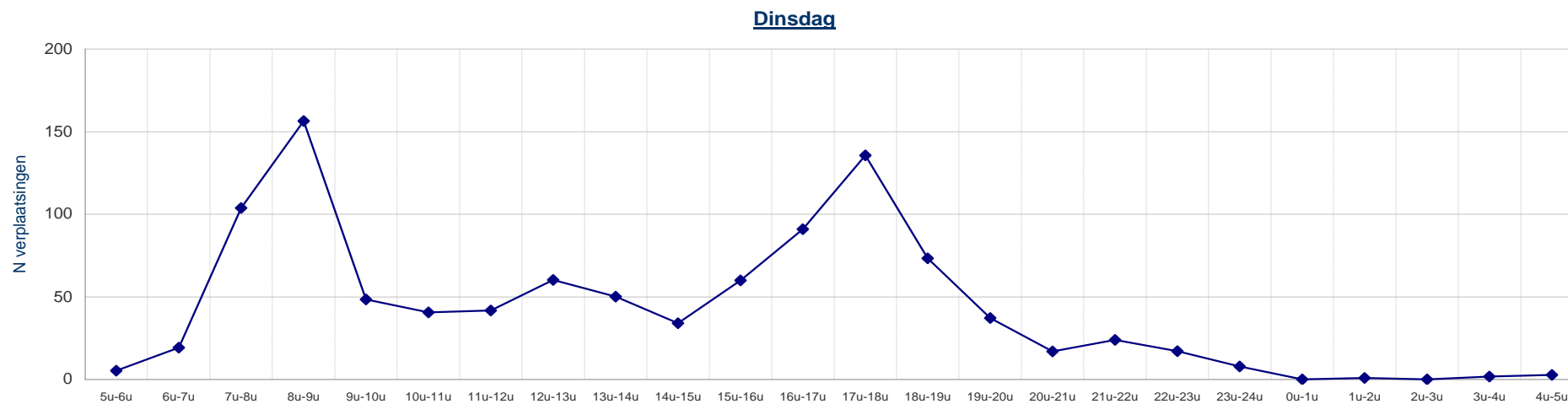
Figuur 78 : Tijdstip van de verplaatsingen, Algemeen (Aantal verplaatsingen) (N totaal=6.595 verplaatsingen)



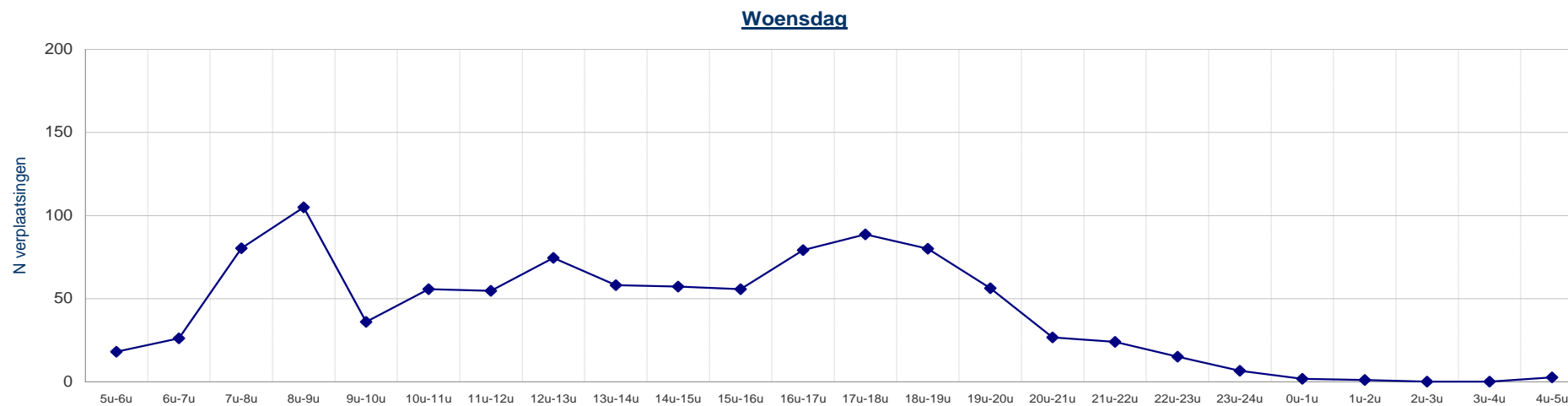
Figuur 79 : Tijdstip van de verplaatsingen, Maandag (Aantal verplaatsingen) (N totaal=920 verplaatsingen)



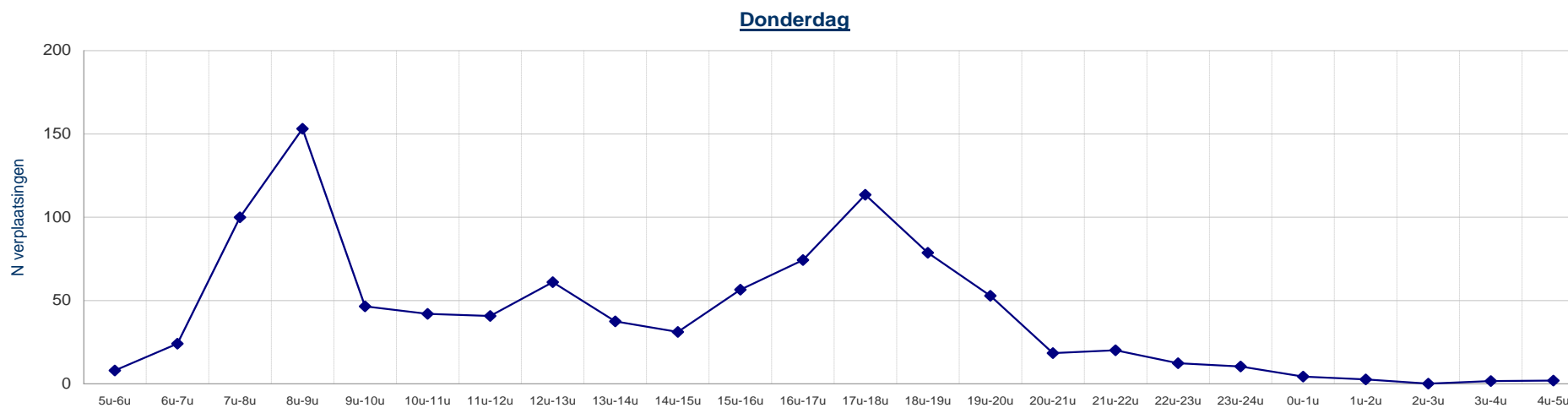
Figuur 80 : Tijdstip van de verplaatsingen, Dinsdag (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.027 verplaatsingen)



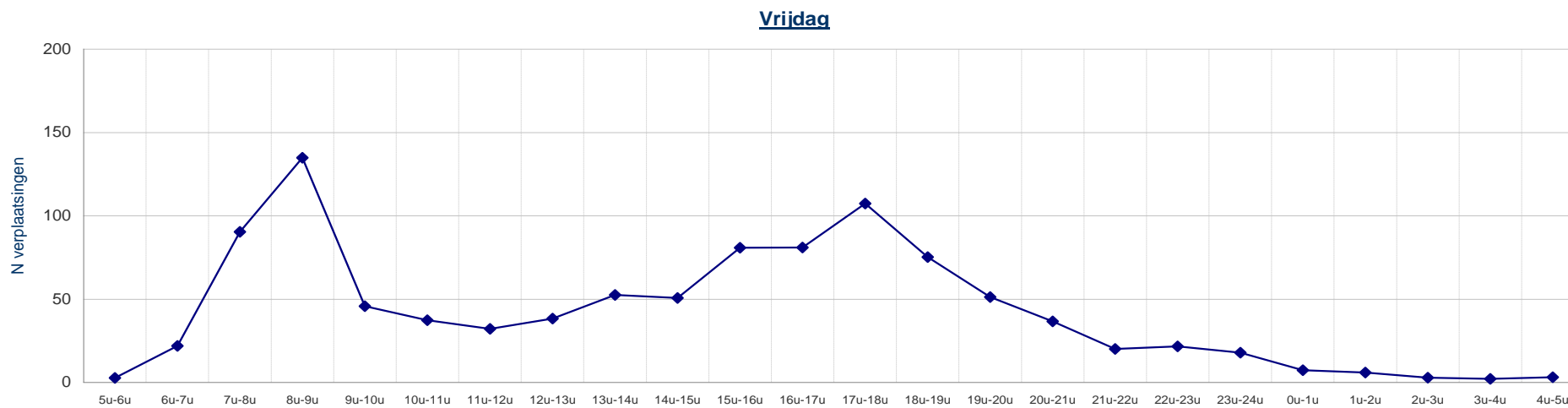
Figuur 81 : Tijdstip van de verplaatsingen, Woensdag (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.002 verplaatsingen)



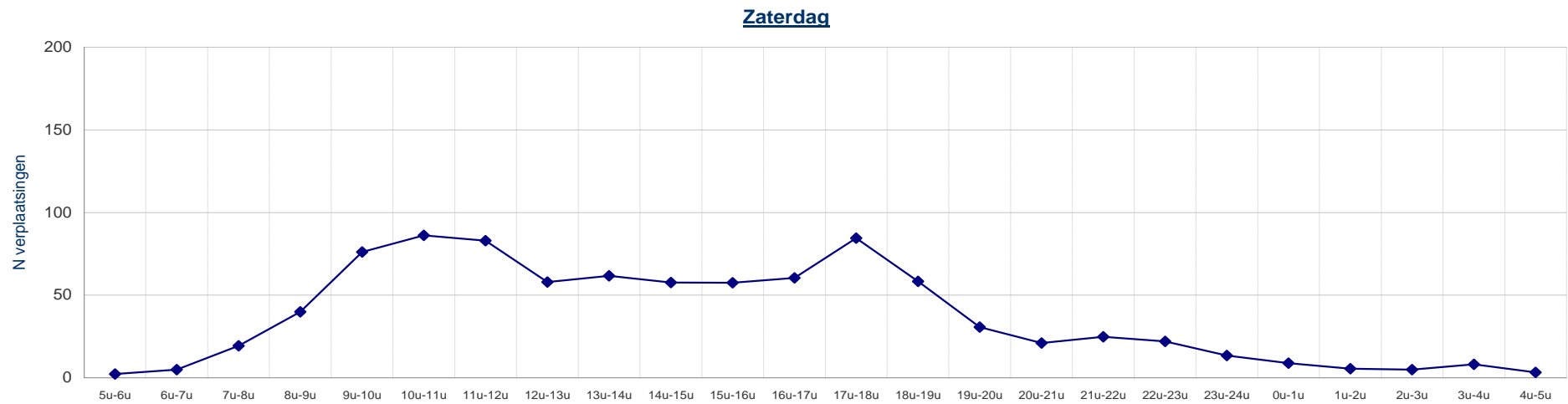
Figuur 82 : Tijdstip van de verplaatsingen, Donderdag (Aantal verplaatsingen) (N totaal=989 verplaatsingen)



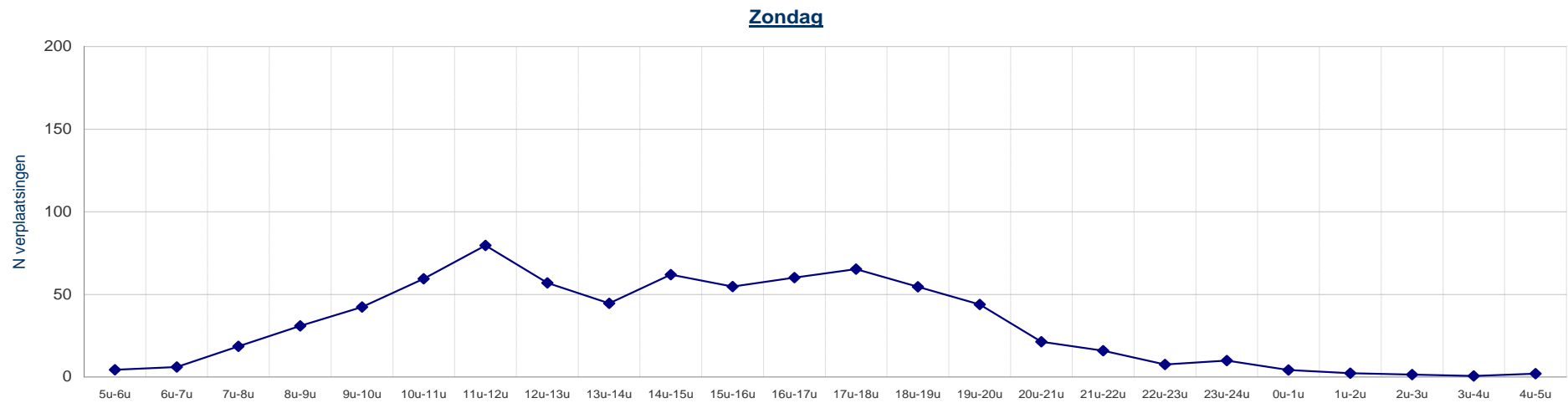
Figuur 83 : Tijdstip van de verplaatsingen, Vrijdag (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.019 verplaatsingen)



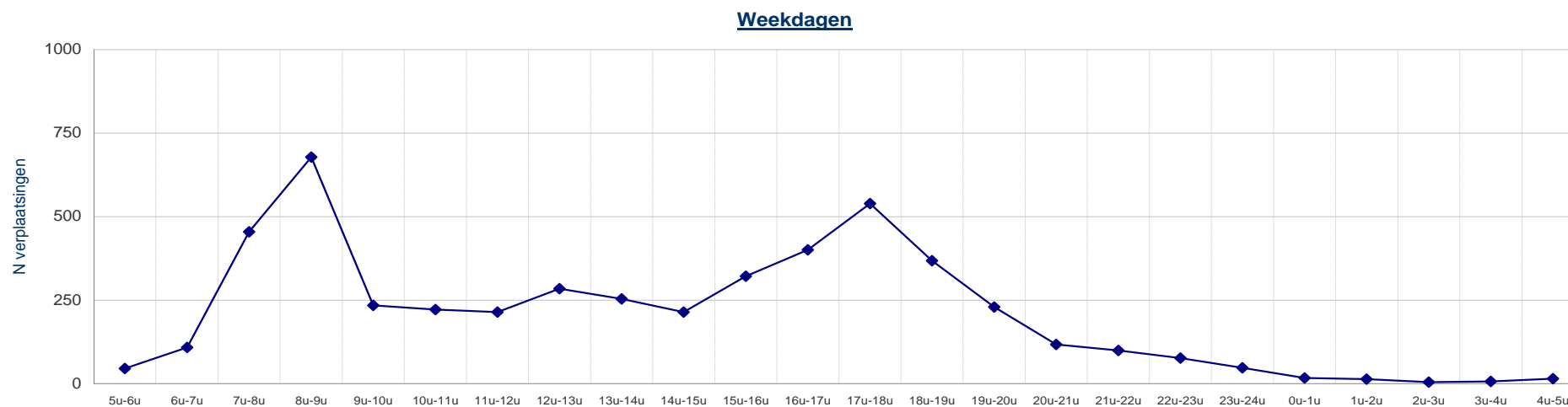
Figuur 84 : Tijdstip van de verplaatsingen, Zaterdag (Aantal verplaatsingen) (N totaal=891 verplaatsingen)



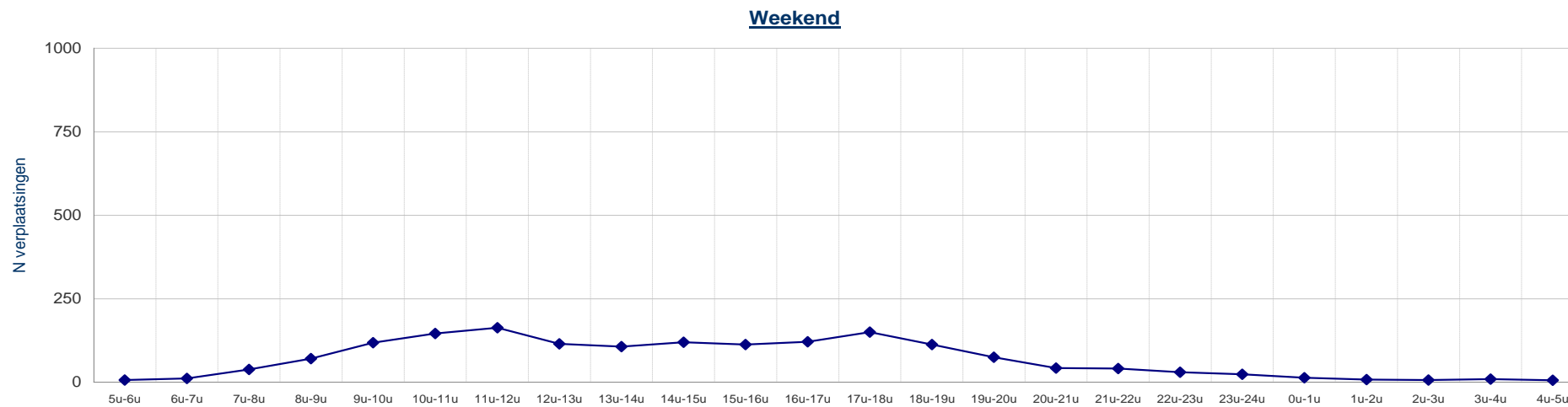
Figuur 85 : Tijdstip van de verplaatsingen, Zondag (Aantal verplaatsingen) (N totaal=747 verplaatsingen)



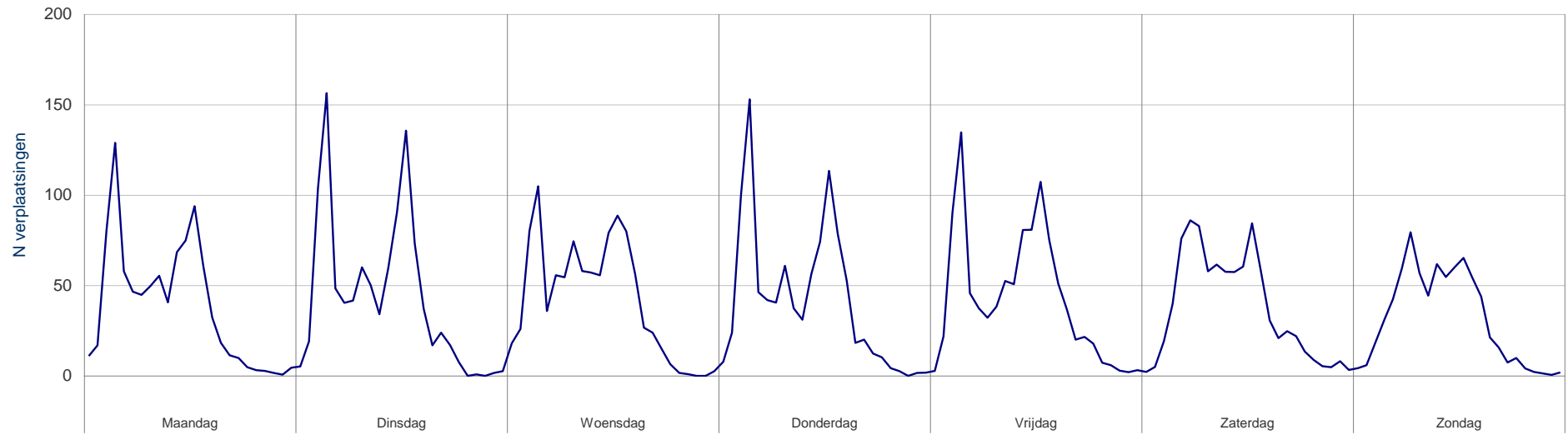
Figuur 86 : Tijdstip van de verplaatsingen, Weekdagen (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.957 verplaatsingen)



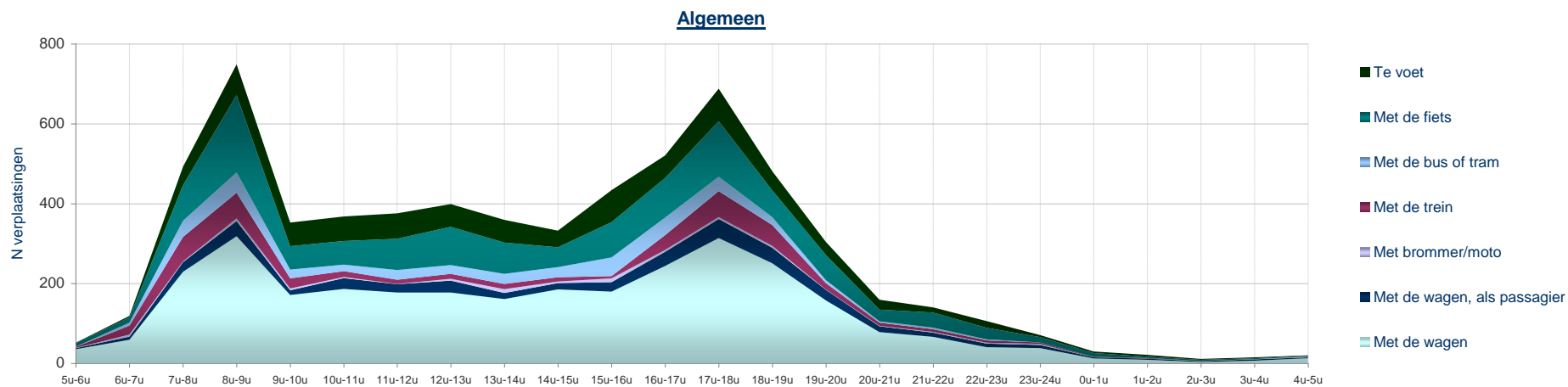
Figuur 87 : Tijdstip van de verplaatsingen, Weekend (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.638 verplaatsingen)



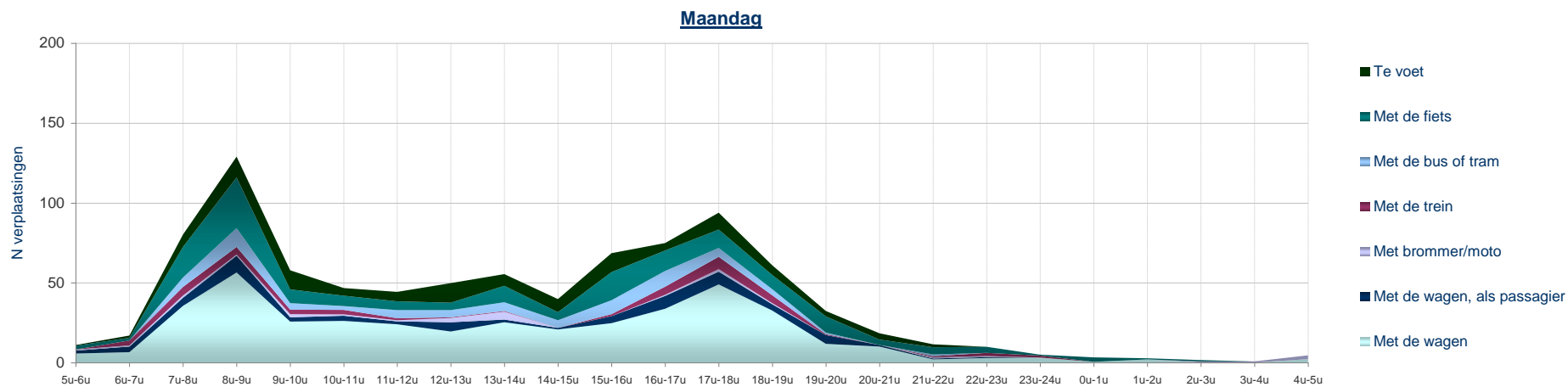
Figuur 88 : Tijdstip van de verplaatsingen, naar dag van de week (Aantal verplaatsingen) (N totaal=6.595 verplaatsingen)



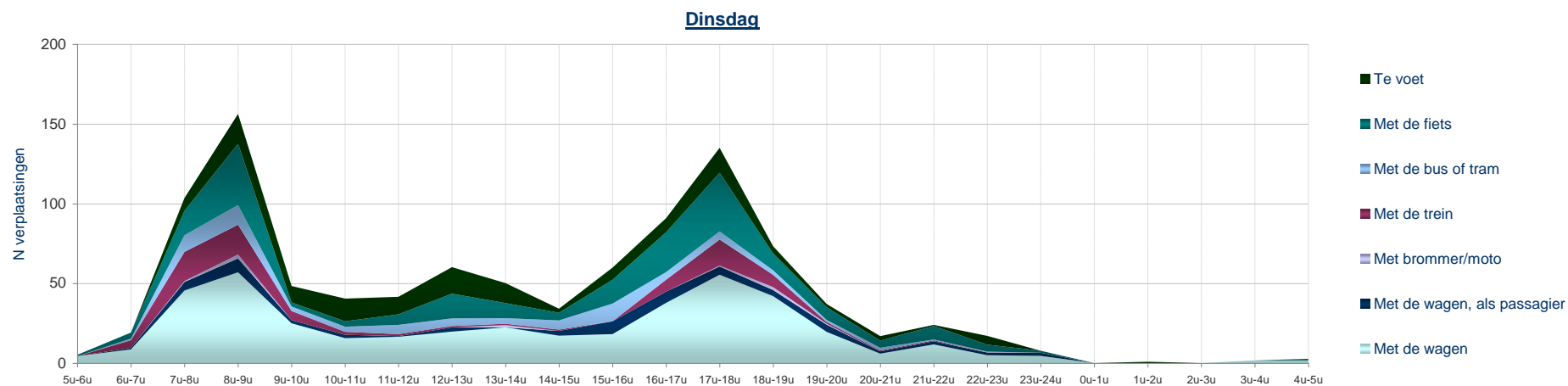
Figuur 89 : Tijdstip van de verplaatsingen – Algemeen, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=6.592 verplaatsingen)



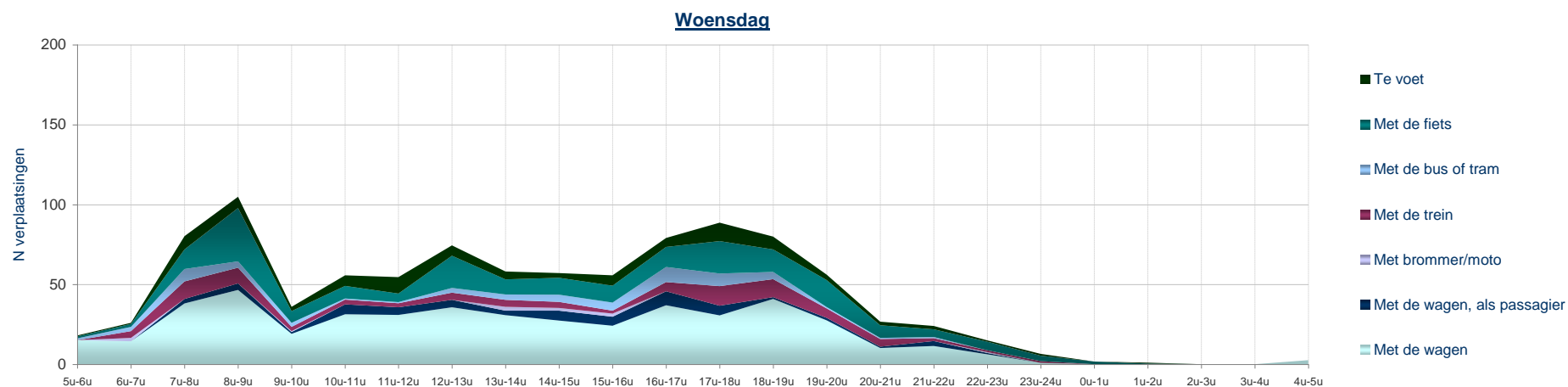
Figuur 90 : Tijdstip van de verplaatsingen – Maandag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=918 verplaatsingen)



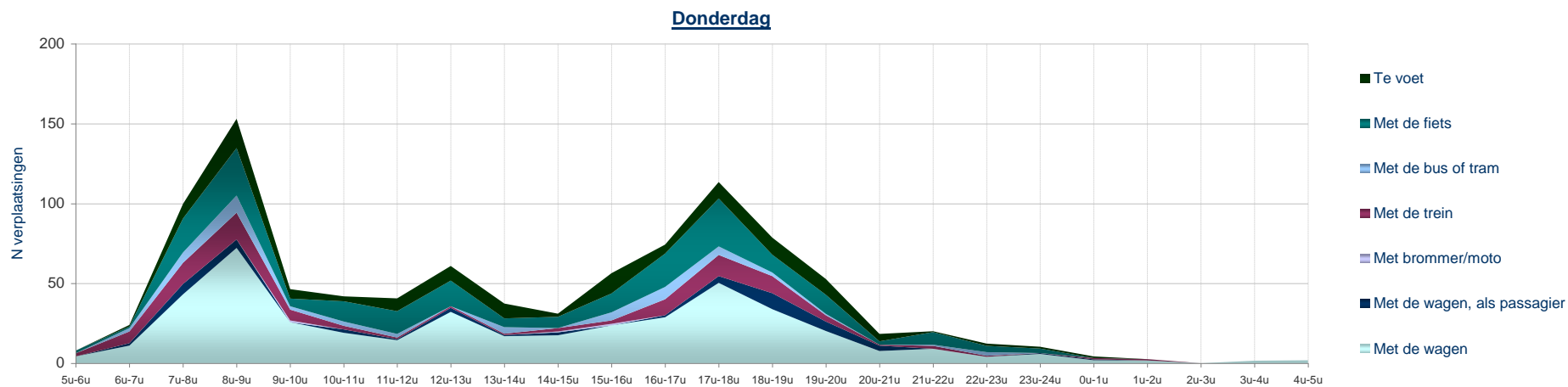
Figuur 91 : Tijdstip van de verplaatsingen – Dinsdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.026 verplaatsingen)



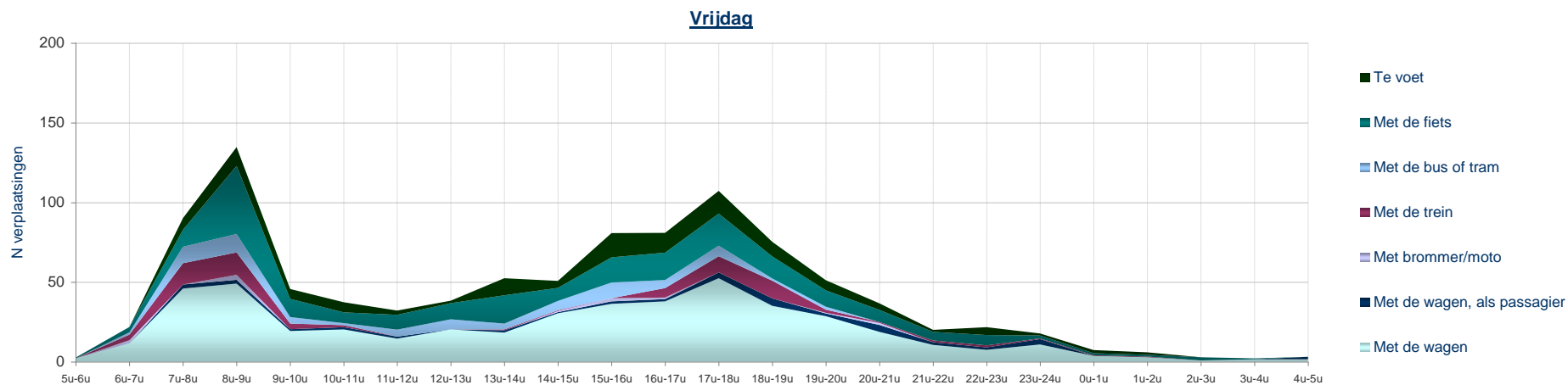
Figuur 92 : Tijdstip van de verplaatsingen – Woensdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.002 verplaatsingen)



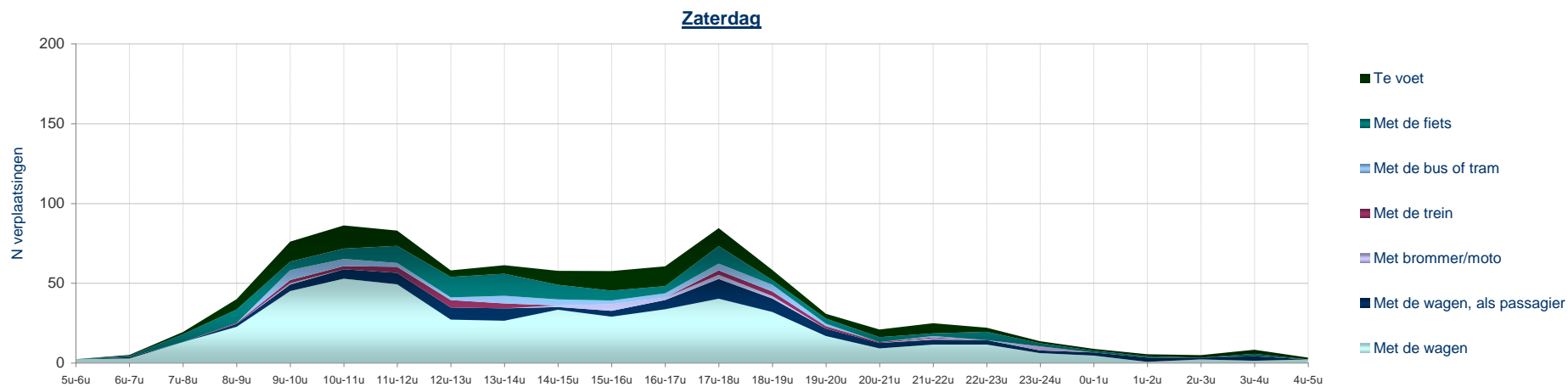
Figuur 93 : Tijdstip van de verplaatsingen – Donderdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=989 verplaatsingen)



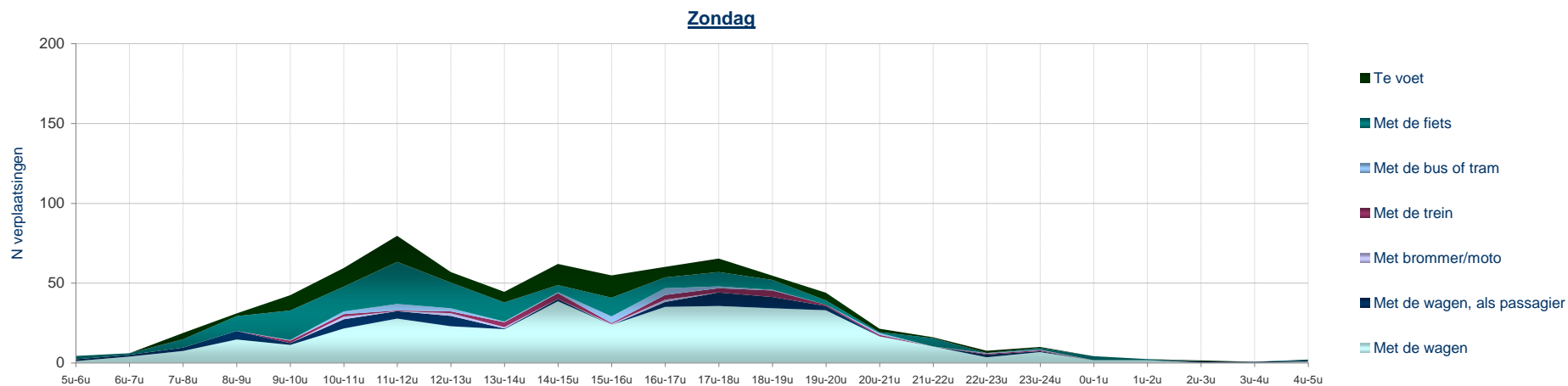
Figuur 94 : Tijdstip van de verplaatsingen – Vrijdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.019 verplaatsingen)



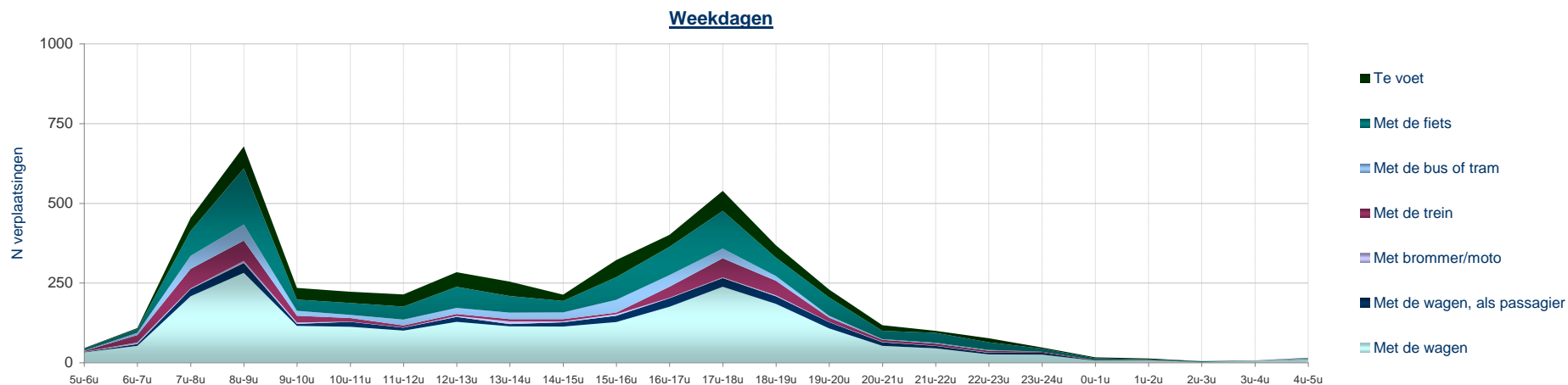
Figuur 95 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zaterdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=891 verplaatsingen)



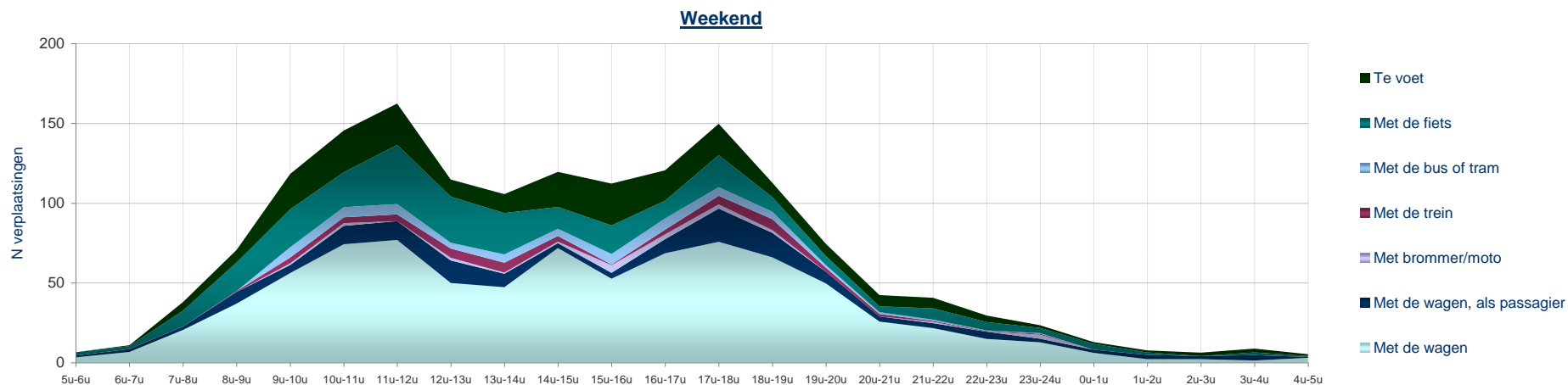
Figuur 96 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zondag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=747 verplaatsingen)



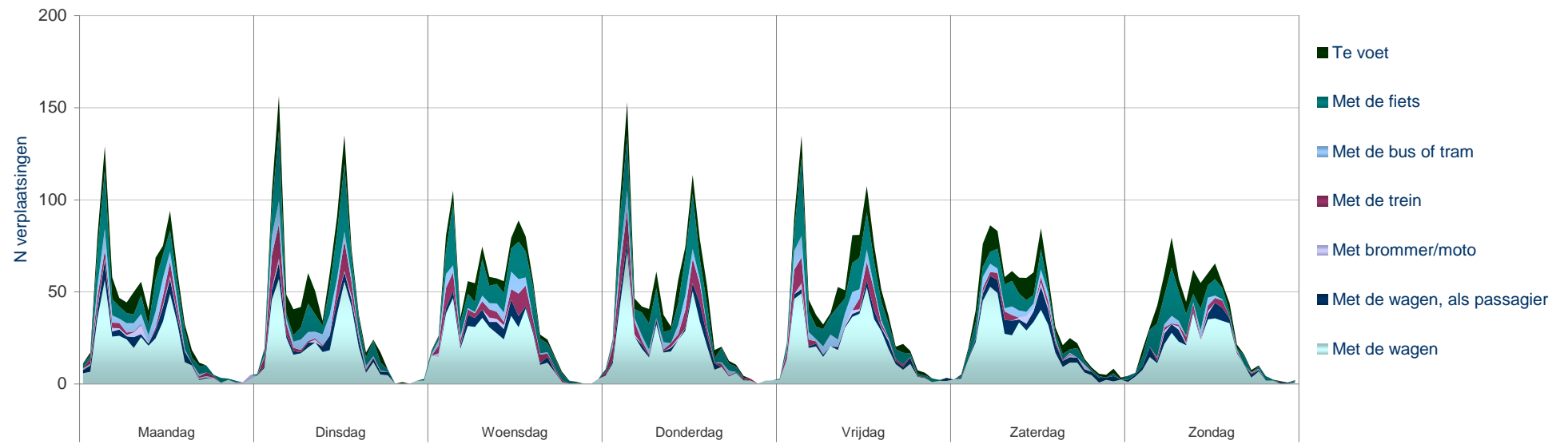
Figuur 97 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekdagen, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.955 verplaatsingen)



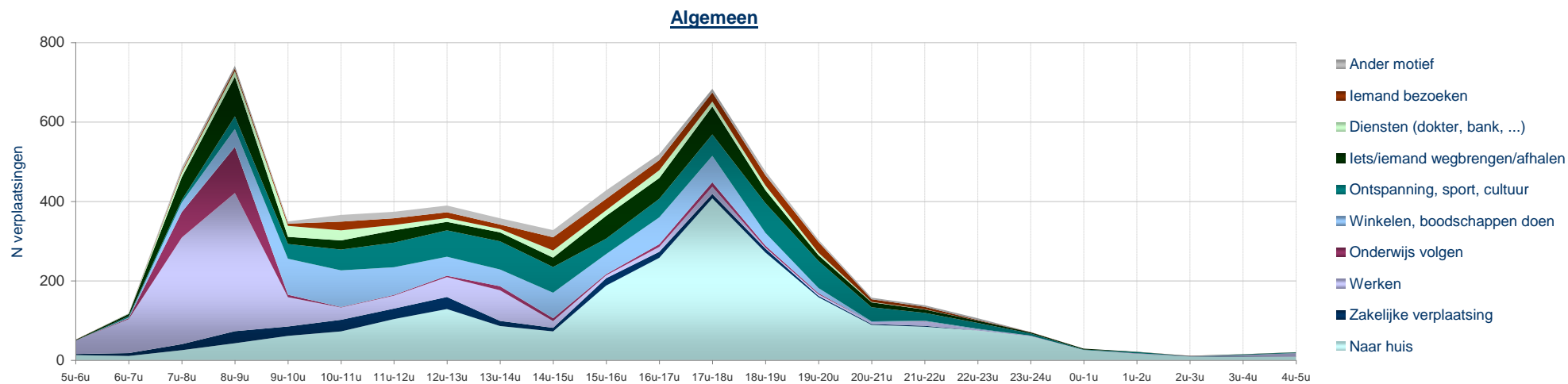
Figuur 98 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekend, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.638 verplaatsingen)



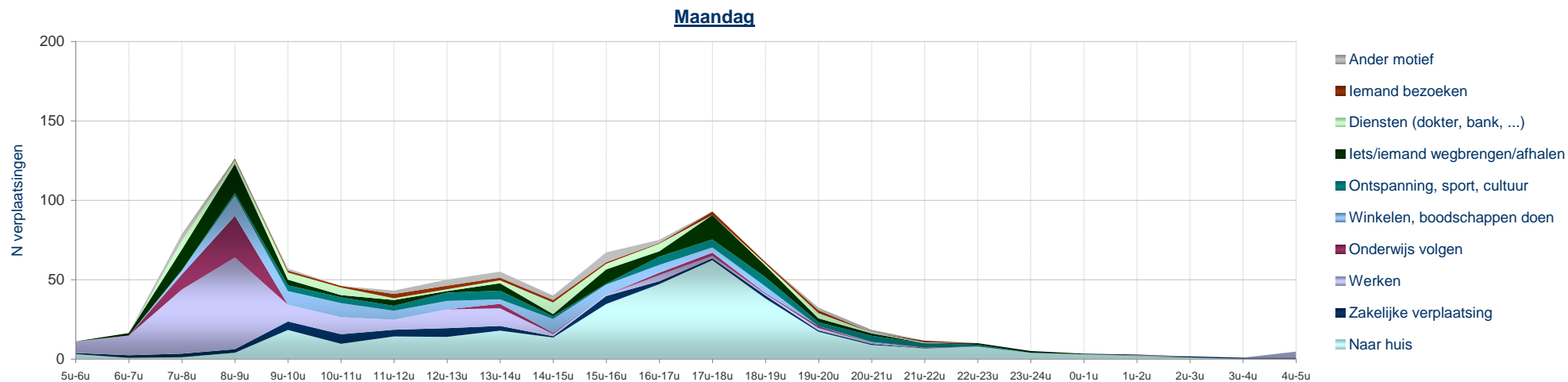
Figuur 99 : Tijdstip van de verplaatsingen, naar dag van de week en Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingen) (N totaal=6.592 verplaatsingen)



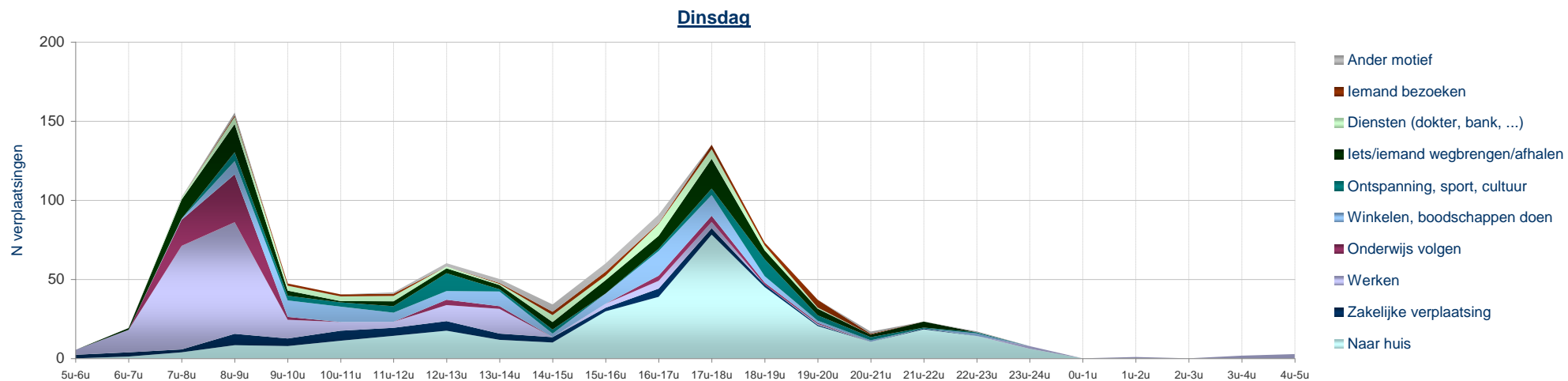
Figuur 100 : Tijdstip van de verplaatsingen – Algemeen, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=6.532 verplaatsingen)



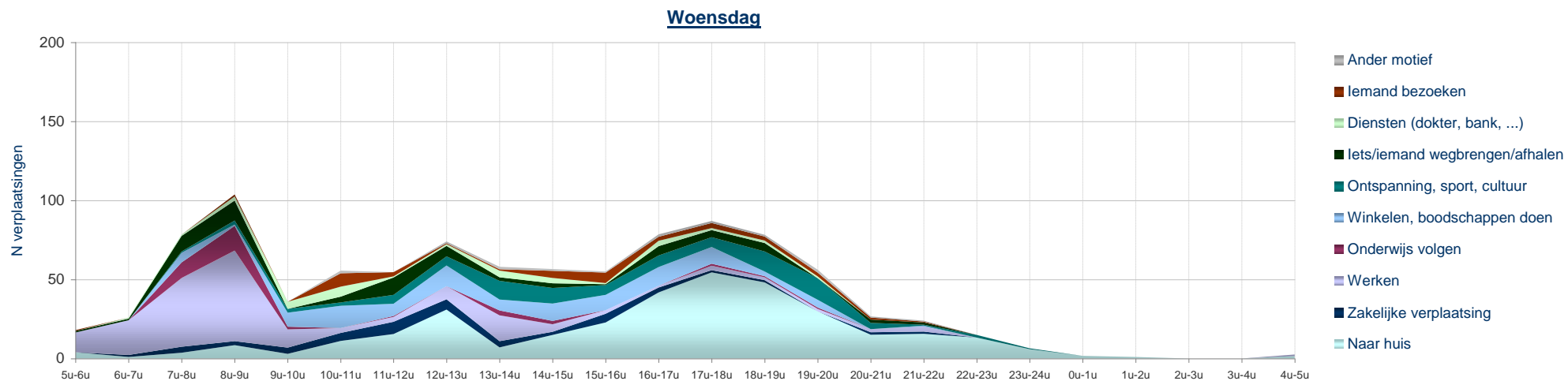
Figuur 101 : Tijdstip van de verplaatsingen – Maandag, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=907 verplaatsingen)



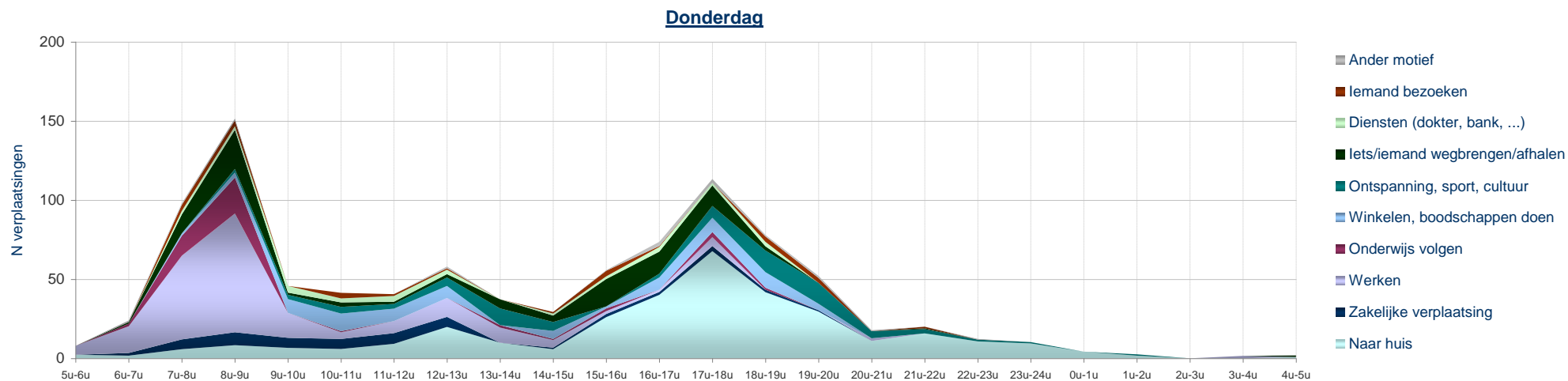
Figuur 102 : Tijdstip van de verplaatsingen – Dinsdag, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.022 verplaatsingen)



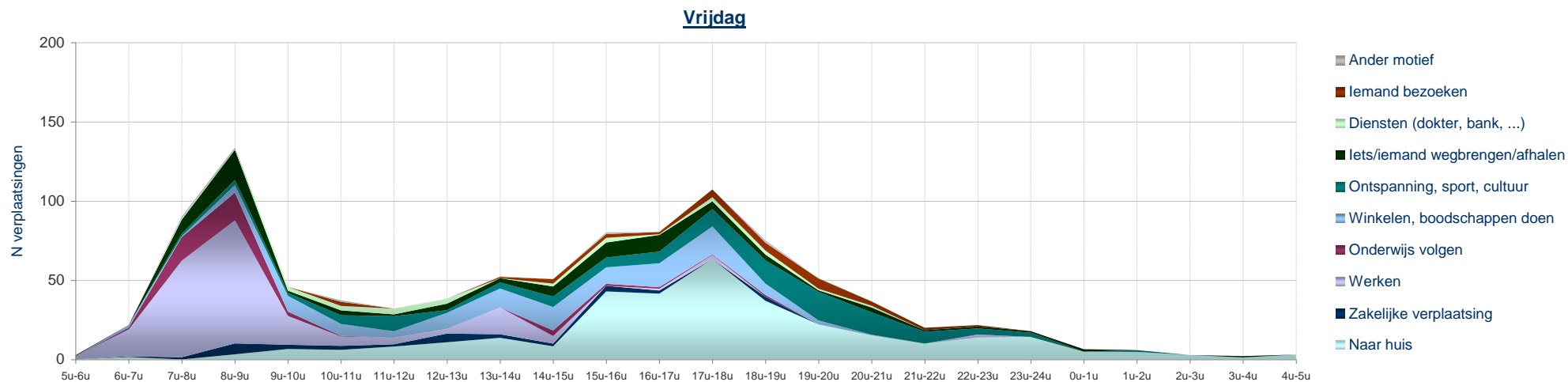
Figuur 103 : Tijdstip van de verplaatsingen – Woensdag, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=994 verplaatsingen)



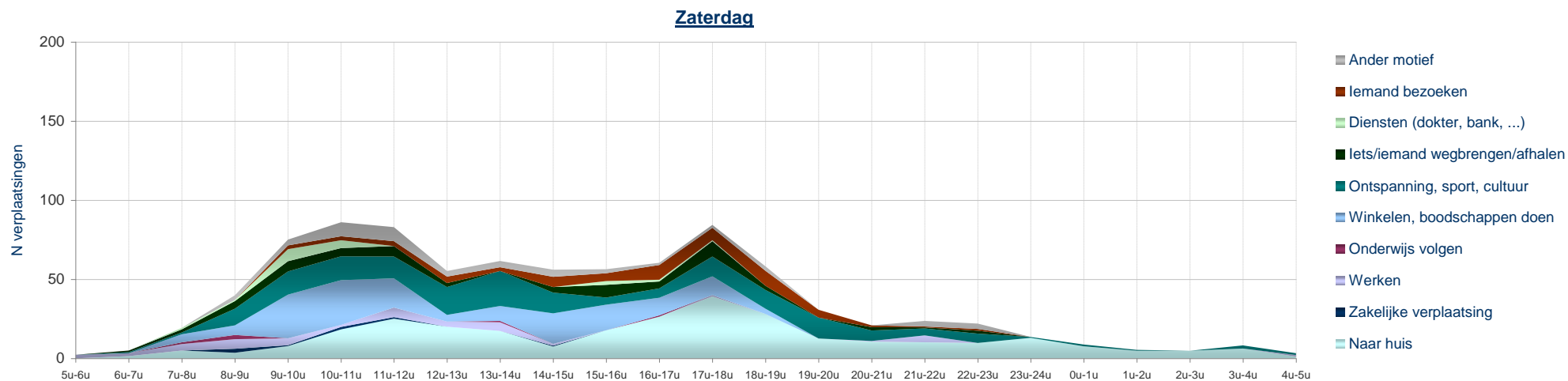
Figuur 104 : Tijdstip van de verplaatsingen – Donderdag, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=978 verplaatsingen)



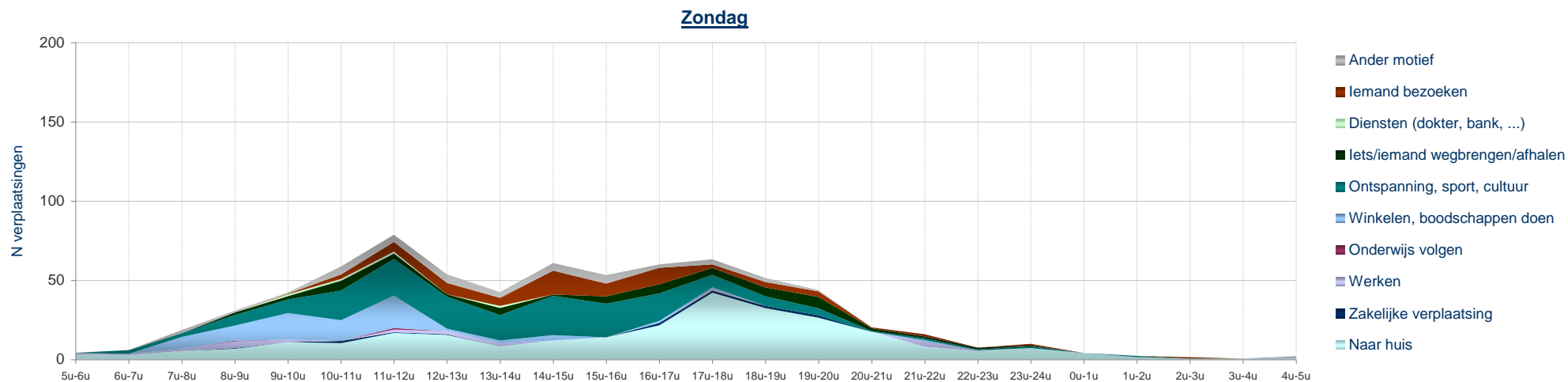
Figuur 105 : Tijdstip van de verplaatsingen – Vrijdag, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.016 verplaatsingen)



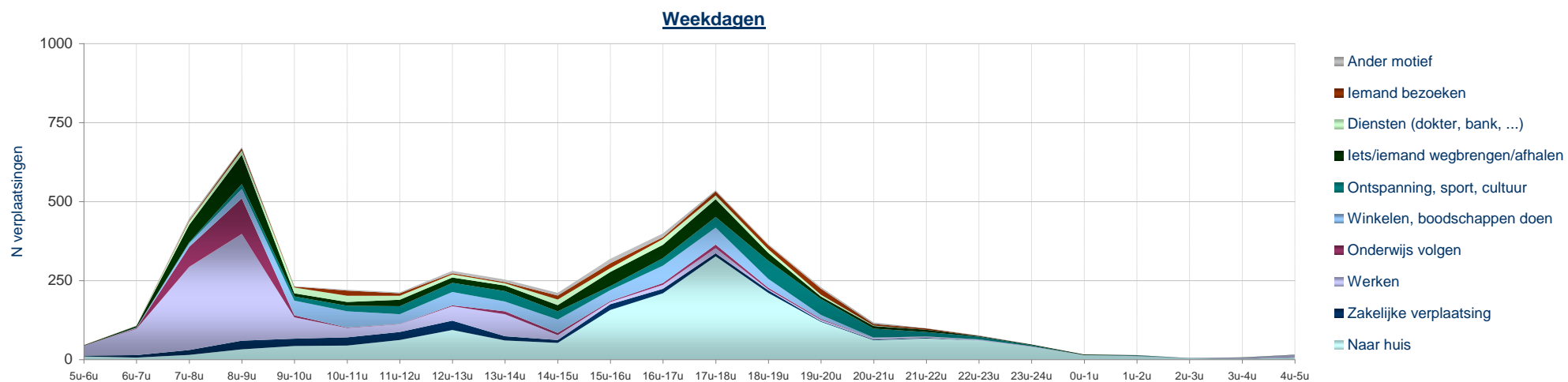
Figuur 106 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zaterdag, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=884 verplaatsingen)



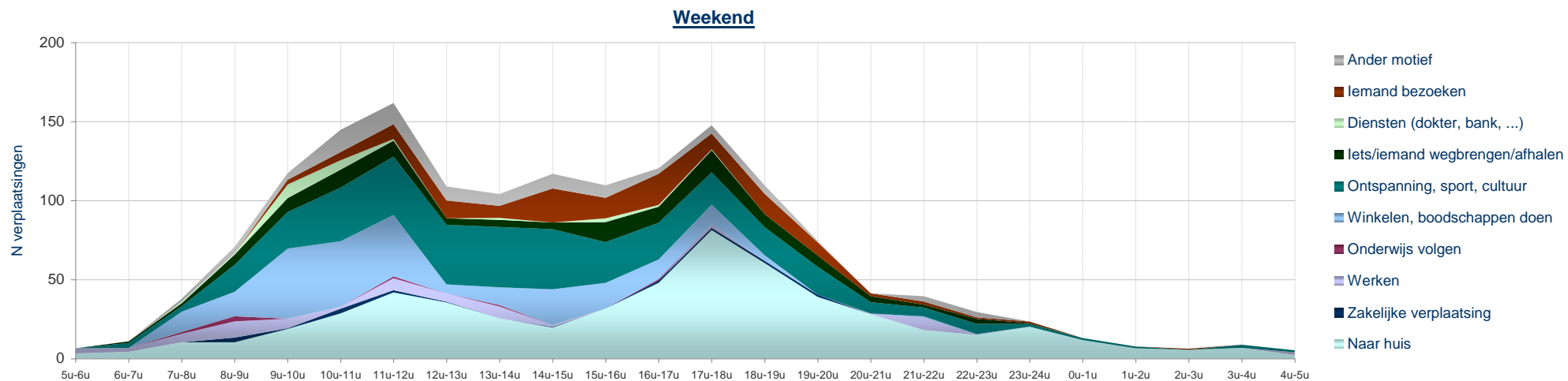
Figuur 107 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zondag, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=732 verplaatsingen)



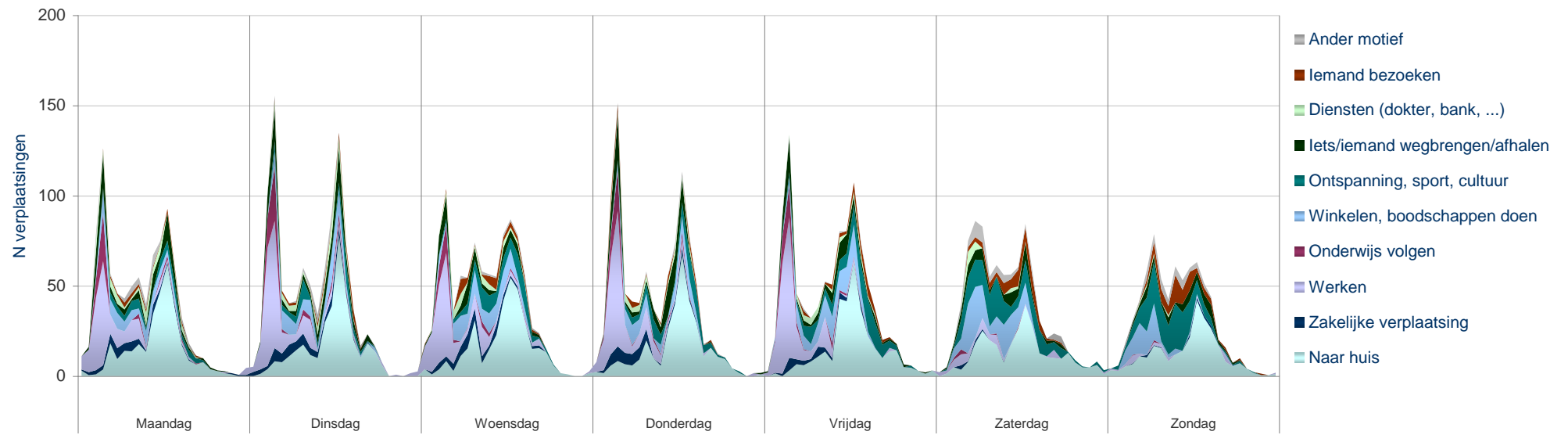
Figuur 108 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekdagen, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.917 verplaatsingen)



Figuur 109 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekend, naar Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=1.615 verplaatsingen)



Figuur 110 : Tijdstip van de verplaatsingen, naar dag van de week en Motief (Aantal verplaatsingen) (N totaal=6.532 verplaatsingen)



3.4.2.2 VERPLAATSINGSKILOMETERS

VERPLAATSINGSKILOMETERS

In het vorige punt (3.4.2.1) werd telkens gekeken naar de verplaatsingen van de respondent. Hoeveel verplaatsingen maakt men per dag, wat is de gemiddelde afstand van een verplaatsing, op welke wijze verplaatst men zich, met welk motief, etc.

Wat hier uit bleek, was dat de Gentenaar (van 10 tot 79 jaar oud) zich per dag gemiddeld 2,9 keer verplaatst; wie zich verplaatst, legt gemiddeld 11,8 kilometer af.

In plaats van te kijken naar het aantal verplaatsingen die de respondenten hebben gedaan, kunnen we echter ook analyses uitvoeren vertrekkende van het aantal kilometer dat de respondenten hebben afgelegd. Met andere woorden, hoeveel kilometer legt de Gentenaar per dag af, hoeveel van de kilometers wordt met welk vervoersmiddel afgelegd, met welk motief, etc.

Uit de analyse blijkt dat – indien een Gentenaar zich verplaatst – dit per dag gemiddeld over 42,5 kilometer is.⁵⁴

Nemen we ook Gentenaars in beschouwing die zich niet verplaatst hebben, blijkt de Gentenaar per dag gemiddeld 34,0 kilometer af te leggen.

Tabel 78 : Aantal kilometer per dag, naar dag van de week (Afstand verplaatsingen)

Dag van de week	# km per dag	# respondenten die zich verplaatst hebben
Maandag	35,8	220
Dinsdag	40,4	248
Woensdag	41,6	216
Donderdag	42,0	239
Vrijdag	47,6	221
Zaterdag	39,6	228
Zondag	51,6	203
Totaal	42,5	1.576

Tabel 78 toont dat respondenten die zich verplaatsen, gemiddeld op maandag de kortste afstand afleggen, met name 35,8 kilometer. De langste verplaatsingen doen respondenten op vrijdag en voornamelijk zondag, met respectievelijk 47,6 km en 51,6 km.

⁵⁴ Dit gemiddelde van 42,5 km per dag is berekend op 1.576 respondenten waarvan het totaal aantal afgelegde kilometer gekend is.

Indien we alle respondenten in beschouwing nemen (dus ook zij die geen verplaatsing hebben gemaakt), bekomen we een gemiddelde van 34,0 km per respondent per dag.

VERPLAATSWIJZE - HOOFDVERVOERSWIJZE

Uit onderstaande tabel blijkt dat 7% van de verplaatsingskilometers (per persoon per dag) per fiets wordt afgelegd en 1% te voet. 71% van de afstand doet men per auto (62% als chauffeur en 8% als passagier). In aantal verplaatsingen was dat 54%. Het aandeel van het openbaar vervoer stijgt qua afstand naar 21%.

Tabel 79 : Hoofdvervoerswijze (Afstand verplaatsingen)

Hoofdvervoerswijze	Gent Totaal	
	N km	%
Met de auto, als chauffeur	41.832	62,4
Met de auto, als passagier	5.432	8,1
Met de moto / bromfiets	507	0,8
Met de trein	11.830	17,7
Met bus / tram / metro	2.145	3,2
Met de fiets	4.420	6,6
Te voet	826	1,2
Totaal	66.993	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>10</i>	<i>0,02</i>

VERPLAATSMOTIEF

Betreffende het gemiddeld aantal afgelegde kilometers opgedeeld volgens motief, kan vastgesteld worden dat de functionele verplaatsingen (zakelijke verplaatsingen, werken, onderwijs) bijna 50% van de gemaakte kilometers voor hun rekening nemen (werk 37%, zakelijke verplaatsing 9% en onderwijs 3%). Onderwijs volgen doet men dus in de buurt waar men woont; datzelfde geldt voor winkelen en diensten. Aan sport, cultuur en ontspanning wordt 20% van de personenkilometers geproduceerd en het wegbrengen/afhalen van iets of iemand is goed voor 11%.

Tabel 80 : Motief om zich te verplaatsen (Afstand verplaatsingen)

Motief	Gent Totaal	
	N km	%
Naar huis	<i>Buiten beschouwing</i>	
Zakelijke verplaatsing	3532	8,6
Werken	15310	37,3
Onderwijs volgen	1141	2,8
Winkelen, boodschappen doen	2794	6,8
Ontspanning, sport, cultuur	8089	19,7
Iets/iemand wegbrengen/afhalen	4350	10,6
Diensten	943	2,3
Andere	4882	11,9
Totaal	41.040	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>628</i>	<i>1,5</i>

VERPLAATSMOTIEF EN VERPLAATSWIJZE

Conform de analyses in het kader van het aantal verplaatsingen, wordt hier ook bij de afgelegde afstanden een koppeling gemaakt tussen verplaatsingsmotief en hoofdvervoerswijze. Dit gebeurt opnieuw eerst vanuit het standpunt van het verplaatsingsmotief : gegeven een motief, welke vervoersmodi wordt hiervoor gebruikt ? Vervolgens wordt de analyse gemaakt vanuit het standpunt van de hoofdvervoerswijze : gegeven een verplaatsingswijze, voor welke motieven wordt deze wijze gebruikt ?

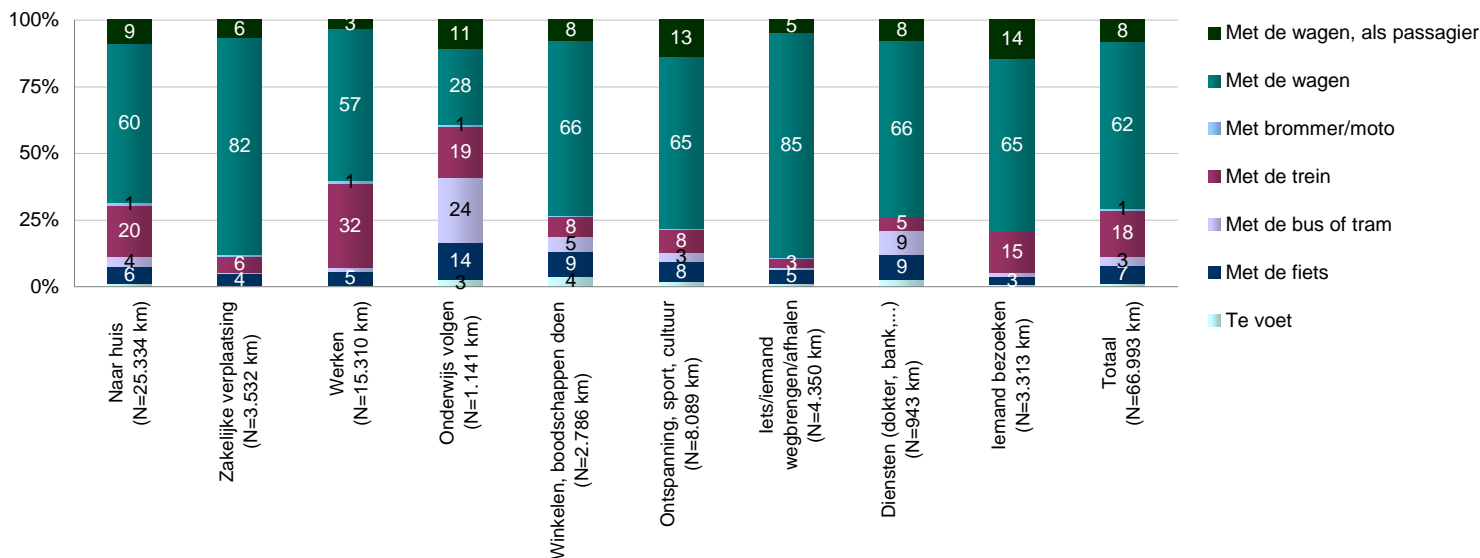
HOOFDVERVOERSWIJZE PER MOTIEF

De afstanden voor zakelijke verplaatsingen doet men grotendeels per wagen (88%) en dit zo goed als altijd solo (als bestuurder : 82%). Binnen het motief werken wordt een hoog aandeel openbaar vervoer genoteerd, zijnde 33% waarvan de trein 32% inneemt.

Woon-school-afstanden worden voor bijna 40% met de auto afgelegd (in 11% van de gevallen als passagier). Openbaar vervoer haalt hier 43% met een iets groter aandeel voor de bus of tram dan het aandeel trein.

Winkelafstanden maar ook deze voor ontspanning, diensten, iemand bezoeken en iets wegbrengen/ophalen worden voor quasi 75% van de gevallen met de wagen afgelegd.

Figuur 111 : Hoofdvervoerswijze, naar motief (Afstand verplaatsingen) (N totaal=66.993 km)



MOTIEF PER HOOFDVERVOERSWIJZE

Kilometers als autobestuurder worden voornamelijk afgelegd voor het werk (33%), ontspanning (20%), iets/iemand wegbrengen/afhalen (14%) en zakelijke verplaatsingen (11%). Meerijden gebeurt voor ontspanning (34%) en werken (15%).

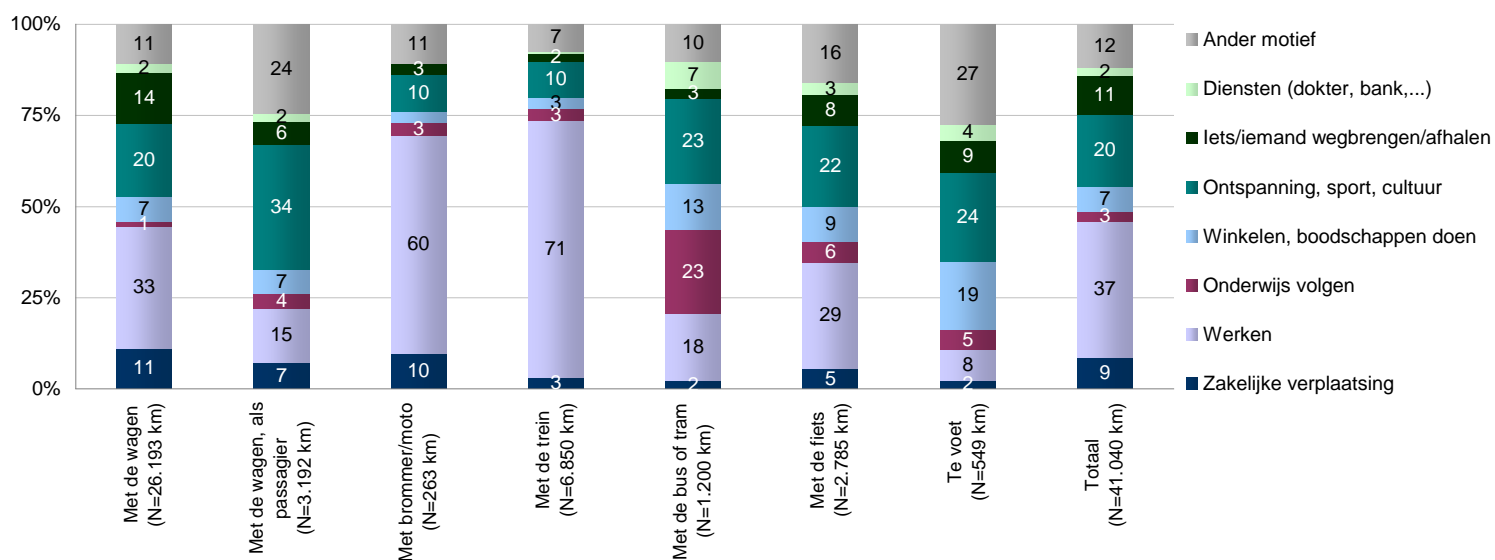
De kilometers met de trein dienen voor het functionele : werken (71%), zakelijk (3%) en onderwijs (3%). Ontspanning haalt hier toch ook nog 10%.

Bus- en tramkilometers worden voor bijna een kwart gedaan voor onderwijs te volgen (23%), het werk (18%), winkelen (13%). Voorts gaat ook een kwart van de bus- en tramkilometers naar ontspanning (23%).

Fietskilometers worden afgelegd voor de motieven werken (29%), ontspanning (22%), winkelen (9%) maar ook voor iets/iemand wegbrengen/afhalen (8%).

De kilometers die te voet worden afgelegd, gebeuren voor 24% in het kader van ontspanning en voor 19% in functie van het winkelen.

Figuur 112 : Motief, naar Hoofdvervoerswijze (Afstand verplaatsingen⁵⁵) (N totaal=41.040 km) (excl. motief 'naar huis')



⁵⁵ Exclusief de afstand van de verplaatsingen met als motief 'Naar huis'.

HOOFDVERVOERSWIJZE PER GESLACHT

Respondenten die zich verplaatsen, leggen gemiddeld 42,5 kilometer per dag af.

Uit de analyse blijkt evenwel dat mannen gemiddeld meer kilometers afleggen dan vrouwen, met name 49,9 kilometer ten opzichte van 34,7 kilometer.

Tabel 81 : Gemiddeld aantal verplaatsingskilometers/dag, naar geslacht (Afstand verplaatsingen)

Doelgroep	Gemiddeld # verplaatsingskilometers per dag
Algemeen gemiddelde	42,5
Jongens/Mannen	49,9
Meisjes/Vrouwen	34,7

Mannen en vrouwen maken in dezelfde mate gebruik van de verscheidene vervoersmodi wanneer ze zich verplaatsen. Voor wat betreft het gebruik van de wagen, zien we wel dat mannen een groter aandeel van hun verplaatsingskilometers achter het stuur doorbrengen (resp. 66% t.o.v. 58%), terwijl bij de vrouwen een groter aandeel meerijdt als passagier (resp. 12% t.o.v. 6%).

Tabel 82 : Hoofdvervoerswijze, naar geslacht (Afstand verplaatsingen)

Hoofdvervoerswijze	Man		Vrouw		Totaal	
	N	%	N	%	N	%
Met de auto, als chauffeur	26.562	65,7	15.270	57,5	41.832	62,4
Met de auto, als passagier	2.290	5,7	3.143	11,8	5.432	8,1
Met de moto / bromfiets	462	1,1	45	0,2	507	0,8
Met de trein	7.236	17,9	4.594	17,3	11.830	17,7
Met bus / tram / metro	729	1,8	1.417	5,3	2.145	3,2
Met de fiets	2.680	6,6	1.740	6,5	4.420	6,6
Te voet	456	1,1	371	1,4	826	1,2
Totaal	40.414	100,0	26.579	100,0	66.993	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>2</i>	<i>0,0</i>	<i>9</i>	<i>0,0</i>	<i>10</i>	<i>0,02</i>

HOOFDVERVOERSWIJZE PER OPLEIDINGSNIVEAU

Het aantal kilometer dat een respondent gemiddeld per dag aflegt, hangt samen met het hoogst behaalde diploma van deze respondent. We stellen immers vast dat hooggeschoolde respondenten per dag gemiddeld 54,0 kilometer afleggen. Bij respondenten die middengeschoold zijn, is dit nog 38,1 kilometer. Laaggeschoolde respondenten leggen per dag gemiddeld 24,2 kilometer af.

Schoolgaande respondenten leggen per dag het minst aantal kilometer af, met name 19,2 kilometer.

Tabel 83 : Gemiddeld aantal verplaatsingskilometers/dag, naar opleidingsniveau (Afstand verplaatsingen)

Doelgroep	Gemiddeld # verplaatsingskilometers per dag
Algemeen gemiddelde	42,5
<i>Schoolgaand</i>	19,2
Laaggeschoold *	24,2
Middengeschoold **	38,1
Hooggeschoold **	54,0

* : laaggeschoold is geen diploma, een diploma lager onderwijs, lager secundair onderwijs of bijzonder SO

** : middengeschoold is een diploma hoger secundair onderwijs

*** : hooggeschoold is een diploma hoger onderwijs (niet-universitair & universitair onderwijs)

Hooggeschoolde respondenten leggen een groter aandeel van hun verplaatsingskilometers af met de trein, met name 23%. Dit staat in scherp contrast met middengeschoolde (9%) en voornamelijk laaggeschoolde (0,3%) respondenten waar het gebruik van de trein veel lager, zo niet onbestaande is.

Bij laaggeschoolde respondenten vinden we een groter aandeel van de kilometers dat met bus- of tram wordt afgelegd, met name 9% (t.o.v. 3% bij middengeschoolden en 1% bij hooggeschoolden).

Schoolgaande respondenten rijden meer kilometers mee met de wagen als passagier dan de overige respondenten (resp. 28% t.o.v. 7%). Ze brengen ook meer van hun kilometers door in bus/tram (resp. 19% t.o.v. 1%-9%) of op de fiets (resp. 11% t.o.v. 6%-8%).

Tabel 84 : Hoofdvervoerswijze, naar opleidingsniveau (Afstand verplaatsingen)

Hoofdvervoerswijze	Schoolgaand		Laaggeschoold		Middengeschoold		Hooggeschoold		Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Met de auto, als chauffeur	1.502	37,8	3.094	71,3	9.168	69,8	28.068	61,7	41.832	62,4
Met de auto, als passagier	1.131	28,4	318	7,3	967	7,4	3.016	6,6	5.432	8,1
Met de moto / bromfiets	0	0,0	154	3,5	107	0,8	230	0,5	507	0,8
Met de trein	69	1,7	15	0,3	1.222	9,3	10.524	23,1	11.830	17,7
Met bus / tram / metro	769	19,3	378	8,7	393	3,0	606	1,3	2.145	3,2
Met de fiets	432	10,9	265	6,1	1.058	8,0	2.665	5,9	4.420	6,6
Te voet	75	1,9	118	2,7	225	1,7	407	0,9	826	1,2
Totaal	3.979	100,0	4.342	100,0	13.139	100,0	45.515	100,0	66.993	100,
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>7</i>	<i>0,2</i>	<i>1</i>	<i>0,0</i>	<i>2</i>	<i>0,0</i>	<i>10</i>	<i>0,02</i>

ANALYSE VAN DE TIJDSTIPPEN VAN DE VERPLAATSINGSKILOMETERS

In onderstaande grafieken is het aantal verplaatsingskilometers telkens uitgezet op een 24-uur-tijdsas. Op die manier verkrijgen we – voor elke dag van de week – een goed overzicht van het tijdstip waarop de meeste kilometers worden afgelegd.

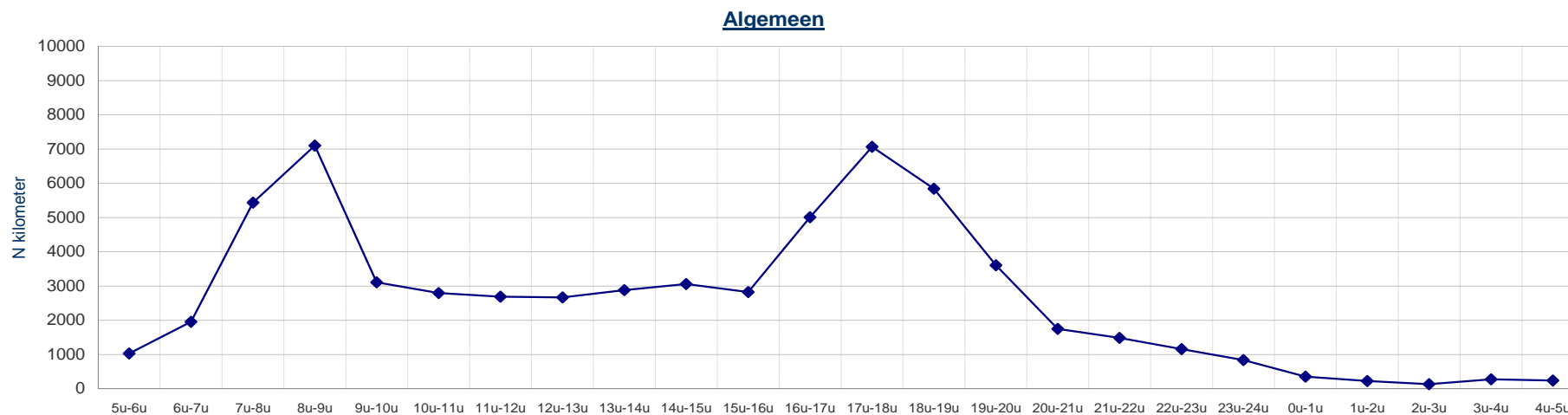
Op weekdays wordt het grootste aantal kilometer afgelegd in de ochtend tussen 7u en 9u en in de late namiddag / avond tussen 16u en 19u.

Naar aantal kilometer kennen dinsdag, donderdag en vrijdag een vergelijkbare ochtendspits, waarbij tussen 7u en 9u telkens een 2.600 km wordt afgelegd; dit komt overeen met een gemiddelde afstand van 16 à 17 km per respondent die op dat moment onderweg is. Op maandag en woensdag is de afstand die tijdens de ochtendspits (7u-9u) wordt afgelegd ongeveer een derde kleiner dan deze op dinsdag, donderdag en vrijdag.

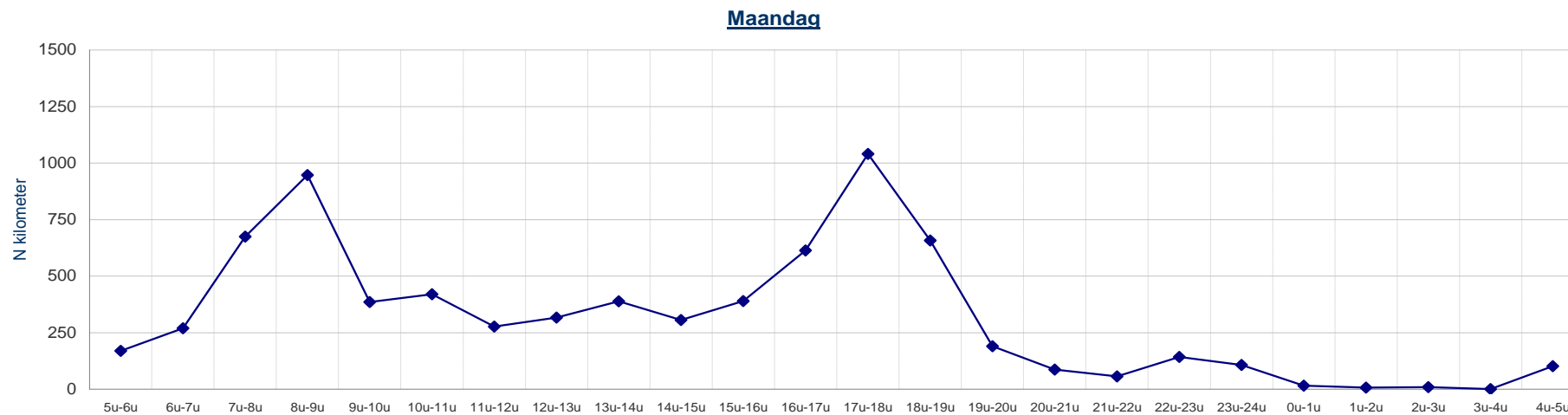
Dinsdag kent – qua aantal afgelegde kilometers – de zwaarste avondspits (16u-19u) van de week; daarna volgt vrijdag en vervolgens donderdag. Ook op woensdag wordt een vergelijkbaar aantal kilometers afgelegd tijdens de avondspits, maar wordt dit gespreid over 4 uur (16u-20u) in plaats van over 3 uur. Maandag kent de minste zware avondspits, althans voor wat betreft het aantal kilometer dat wordt afgelegd tussen 16u en 19u.

Het weekend kent niet de grote piekmomenten die we tijdens de week zien, uitgezonderd zondagavond. Naar aantal afgelegde kilometer is de avondspits op zondag (vanaf 17u-20u) van een zelfde omvang als deze op weekdays. Wanneer we de hoofdvervoerswijze erbij nemen, blijkt men tussen 17u en 18u een groot aandeel van de kilometers als passagier in de wagen af te leggen; tussen 18u en 19u stijgt het aandeel kilometers dat met de trein wordt afgelegd; en tussen 19u en 20u kruipt men zelf achter het stuur van de wagen. Tussen 20u en 21u zien we een verhoogd aantal kilometer dat met bus of tram wordt afgelegd.

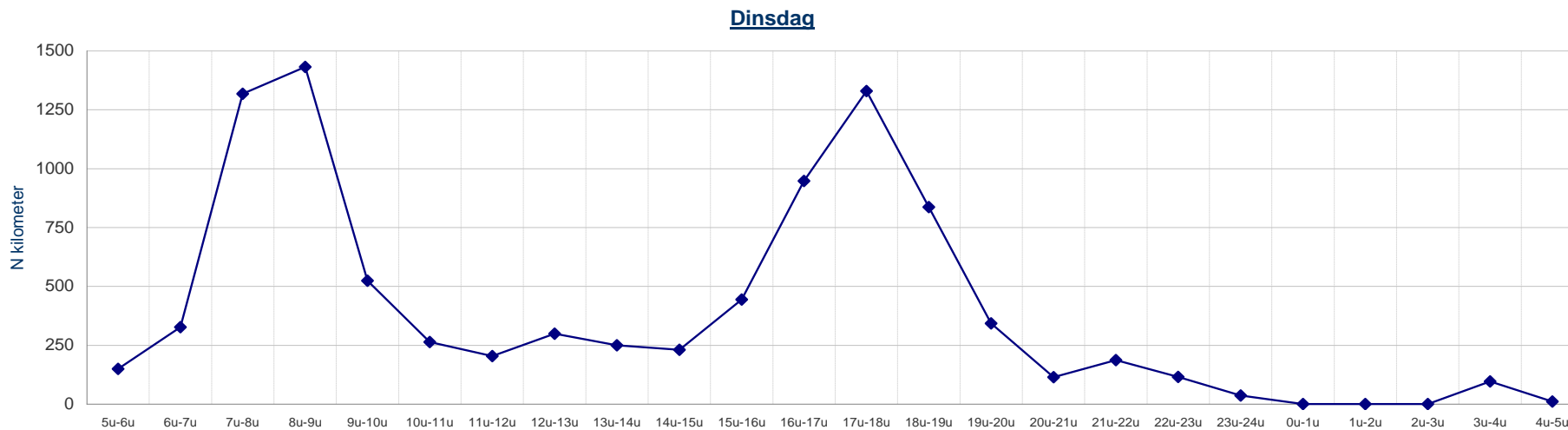
Figuur 113 : Tijdstip van de verplaatsingen, Algemeen (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=63.380 kilometer)



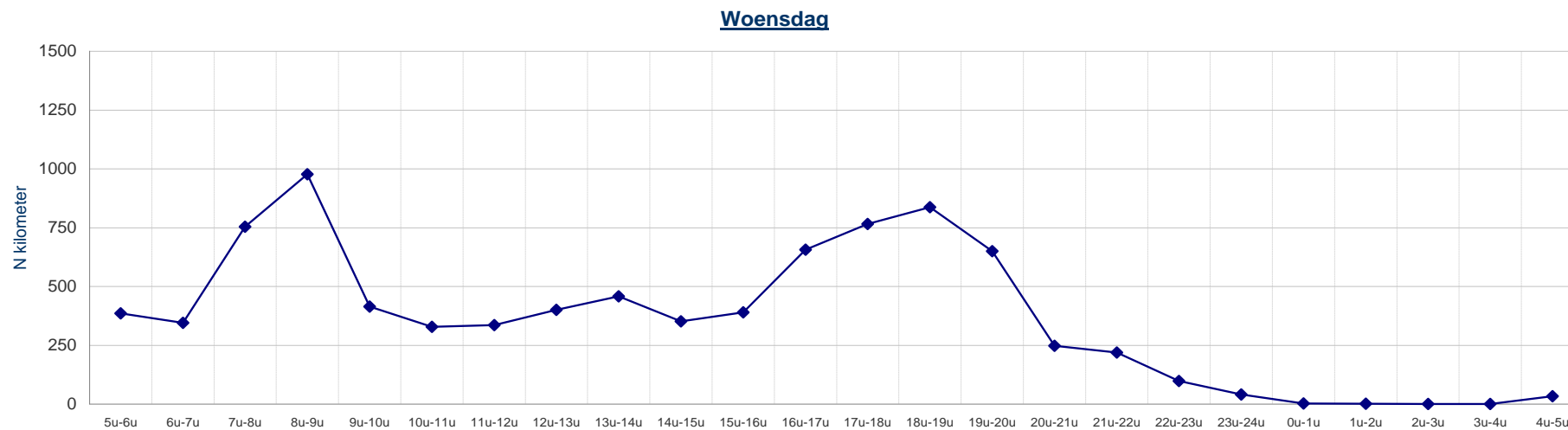
Figuur 114 : Tijdstip van de verplaatsingen, Maandag (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=7.556 kilometer)



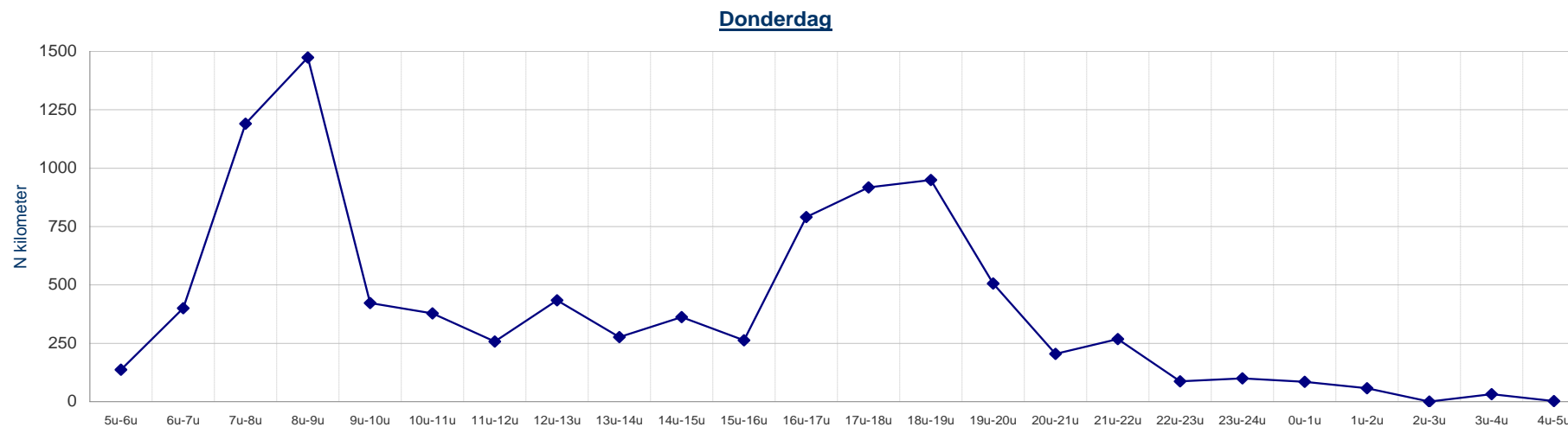
Figuur 115 : Tijdstip van de verplaatsingen, Dinsdag (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.454 kilometer)



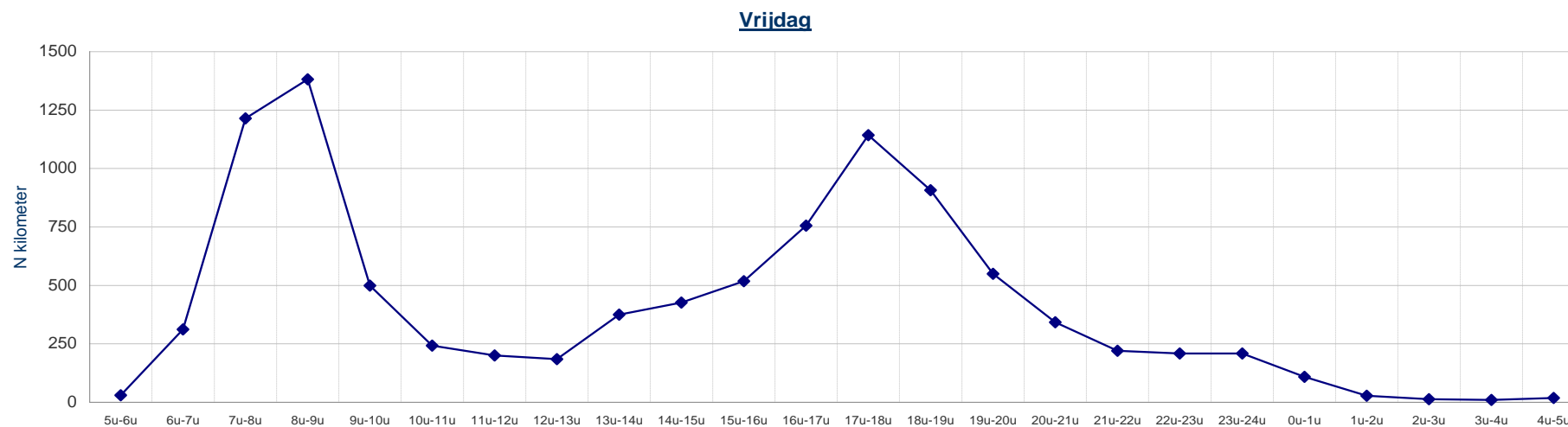
Figuur 116 : Tijdstip van de verplaatsingen, Woensdag (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=8.685 kilometer)



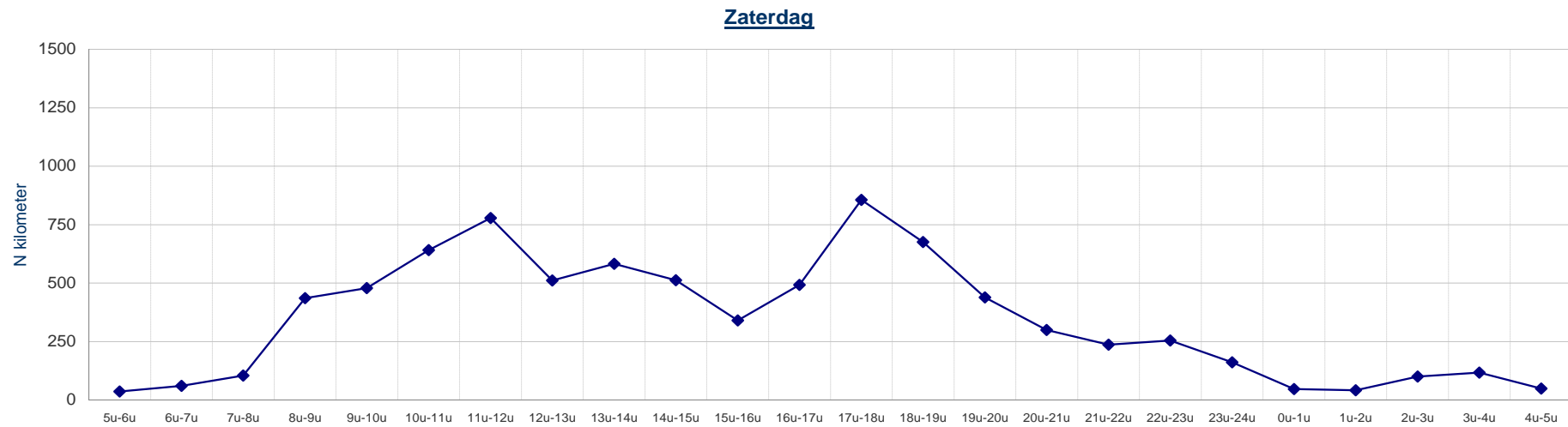
Figuur 117 : Tijdstip van de verplaatsingen, Donderdag (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.584 kilometer)



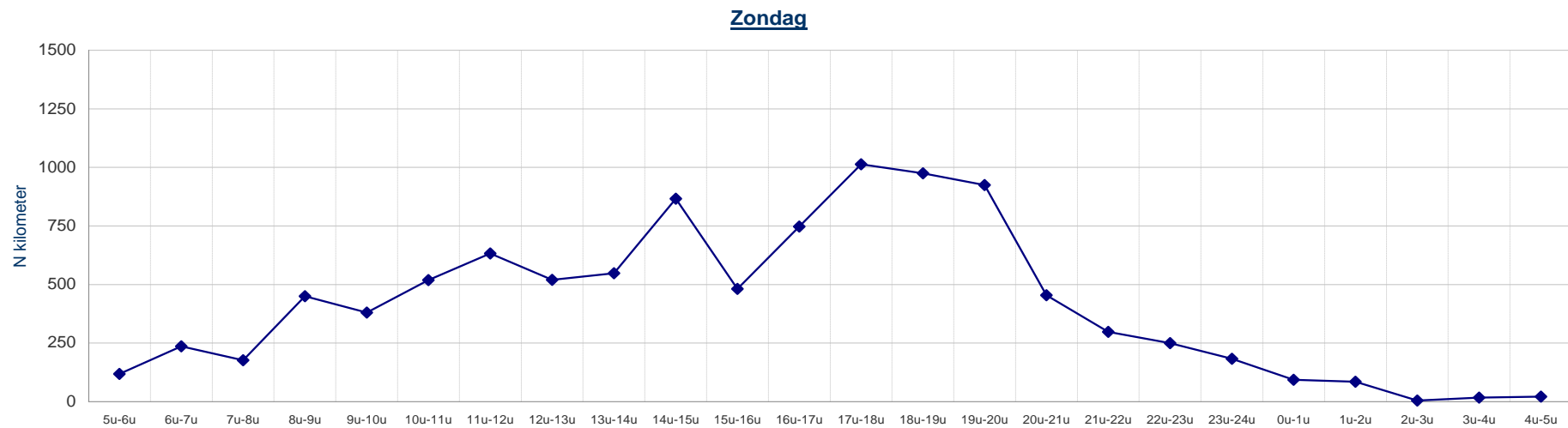
Figuur 118 : Tijdstip van de verplaatsingen, Vrijdag (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.884 kilometer)



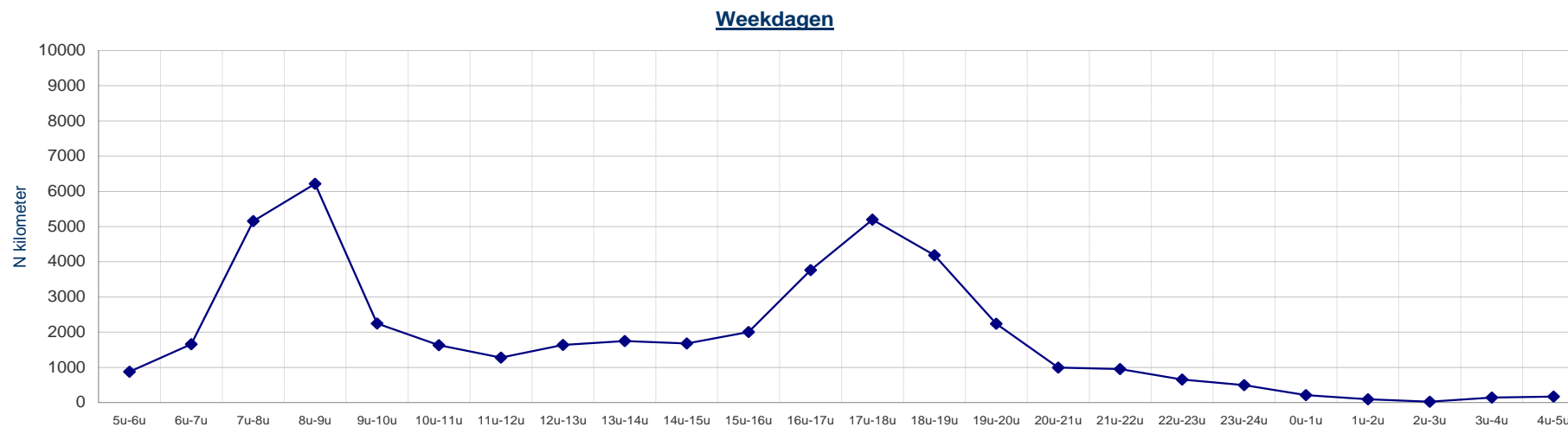
Figuur 119 : Tijdstip van de verplaatsingen, Zaterdag (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=8.232 kilometer)



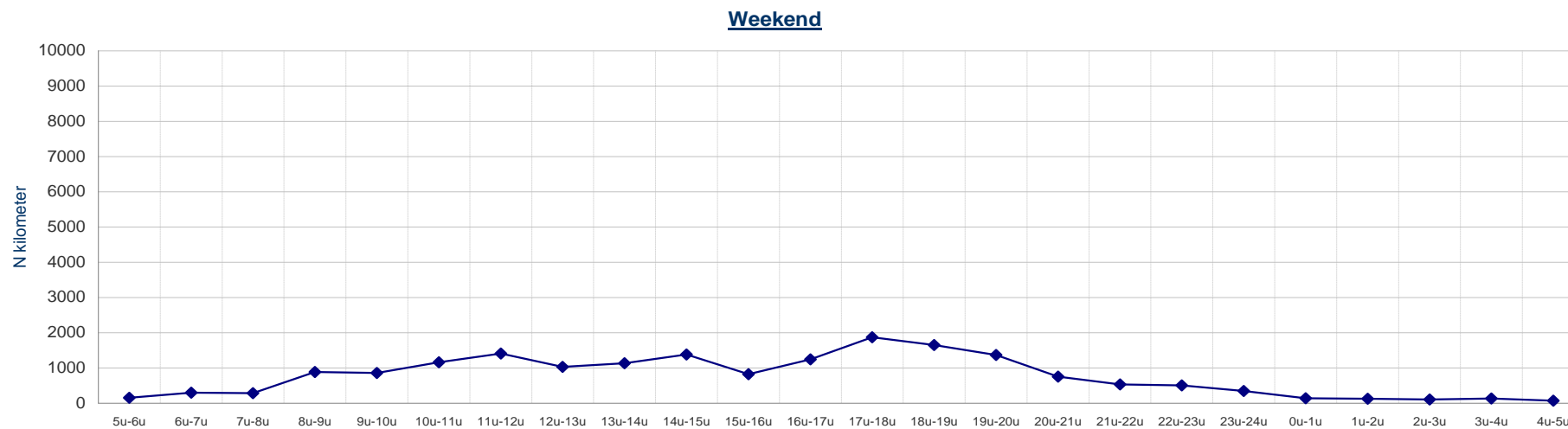
Figuur 120 : Tijdstip van de verplaatsingen, Zondag (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.984 kilometer)



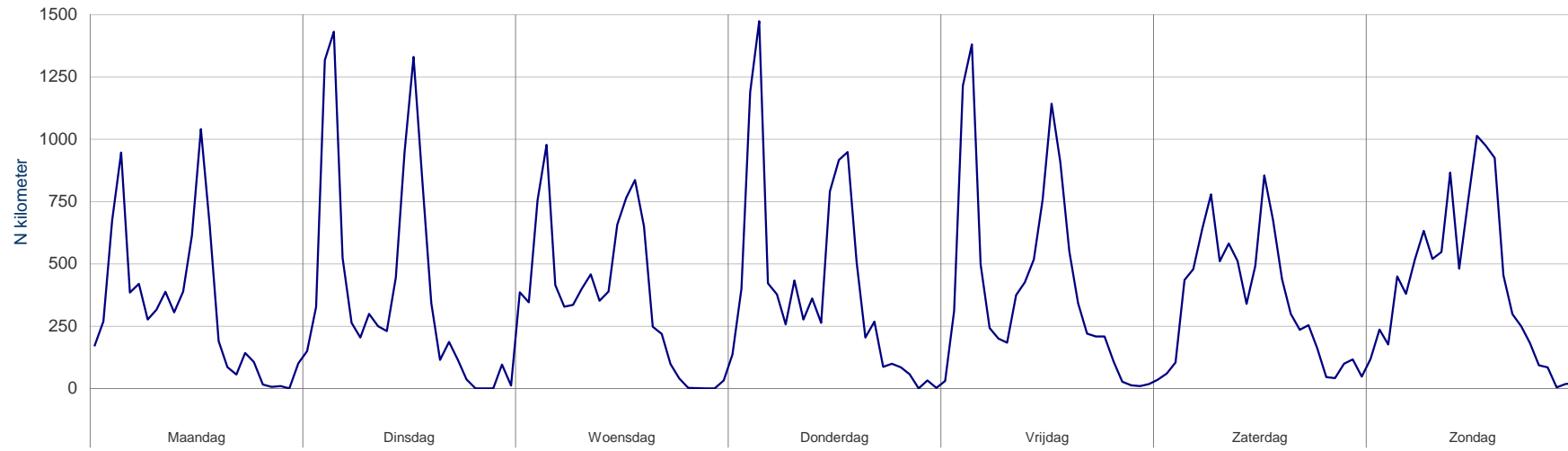
Figuur 121 : Tijdstip van de verplaatsingen, Weekdagen (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=45.164 kilometer)



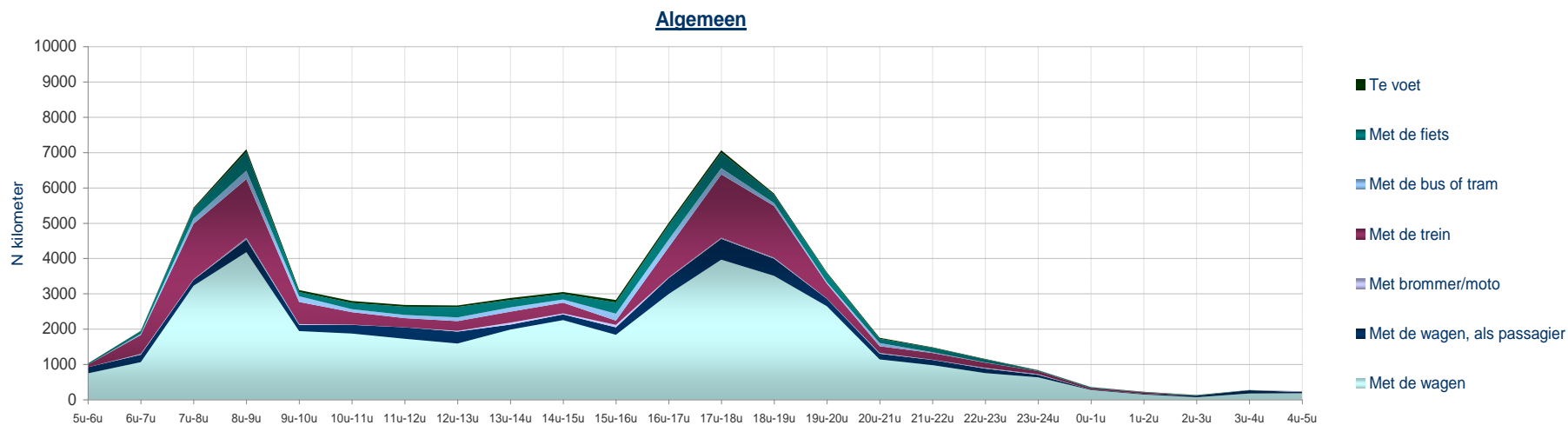
Figuur 122 : Tijdstip van de verplaatsingen, Weekend (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=18.216 kilometer)



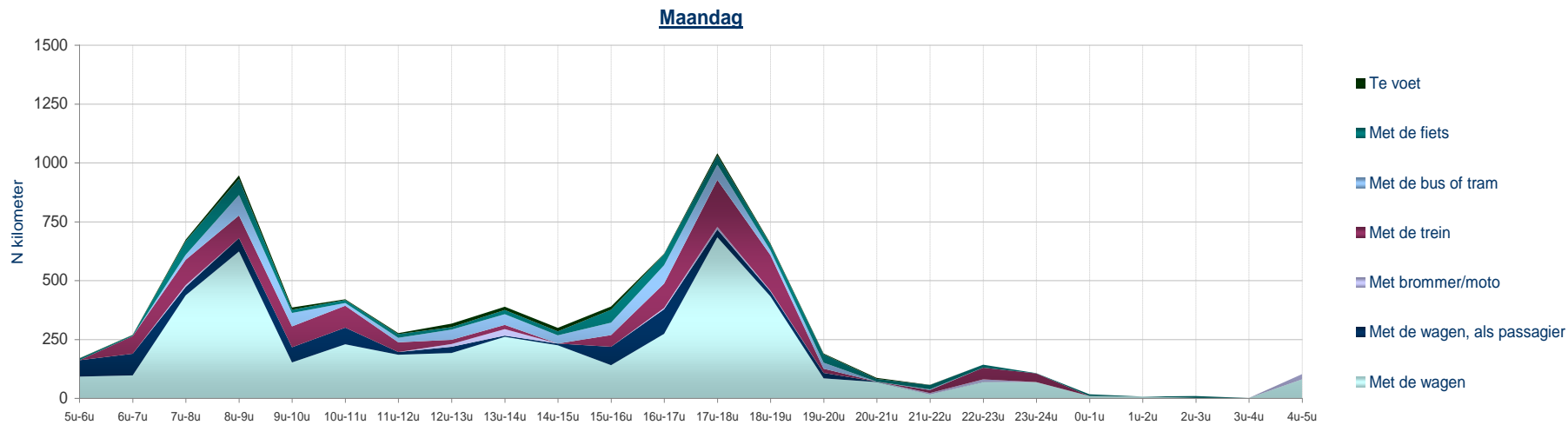
Figuur 123 : Tijdstip van de verplaatsingen, naar dag van de week (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=63.380 kilometer)



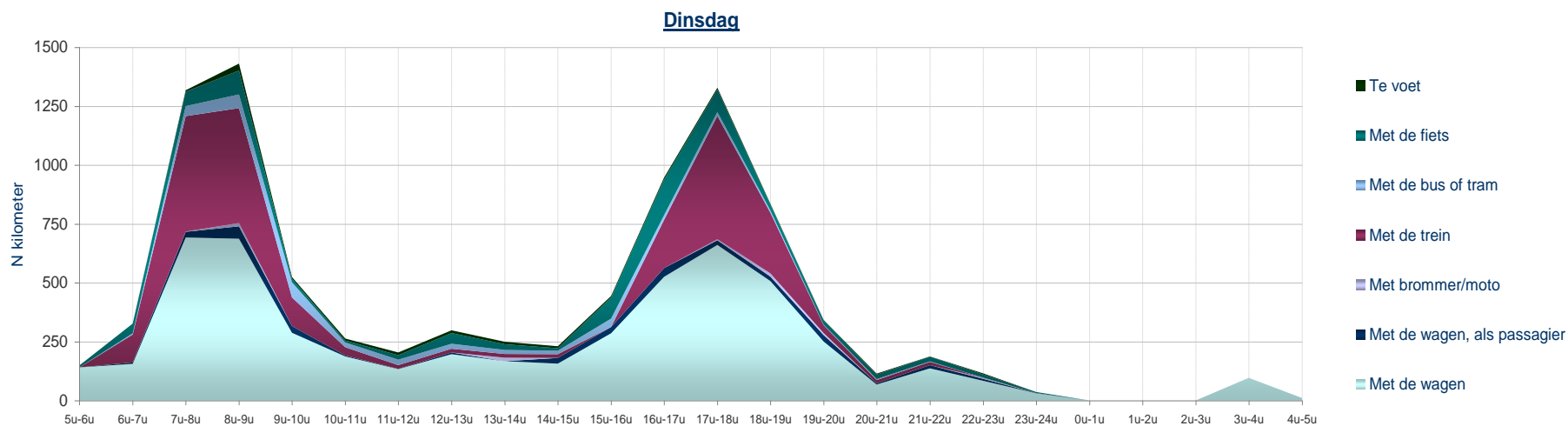
Figuur 124 : Tijdstip van de verplaatsingen – Algemeen, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=63.372 kilometer)



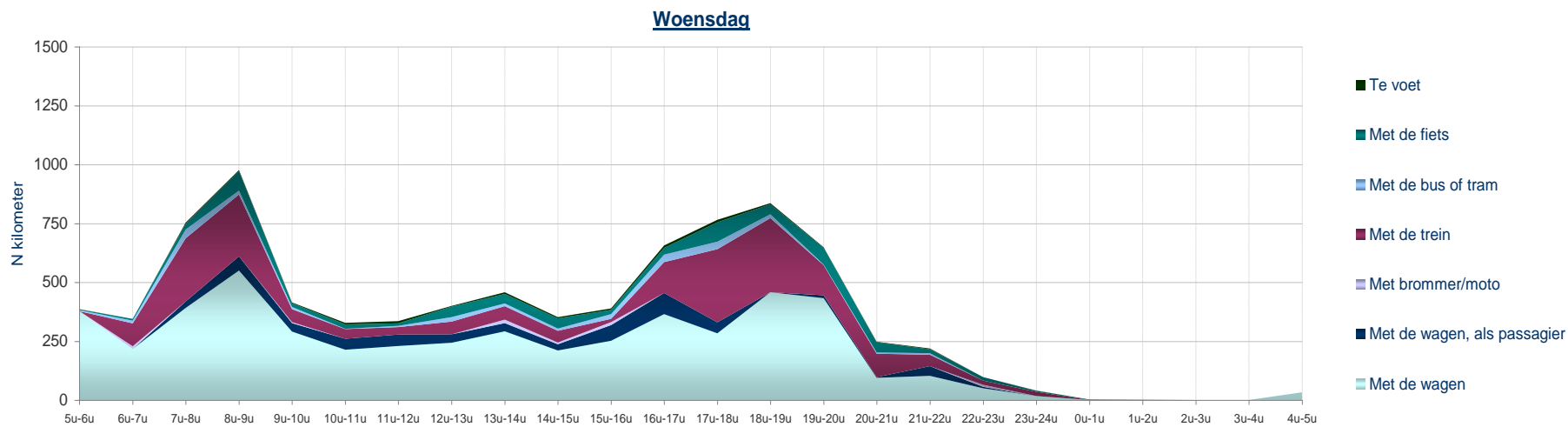
Figuur 125 : Tijdstip van de verplaatsingen – Maandag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=7.548 kilometer)



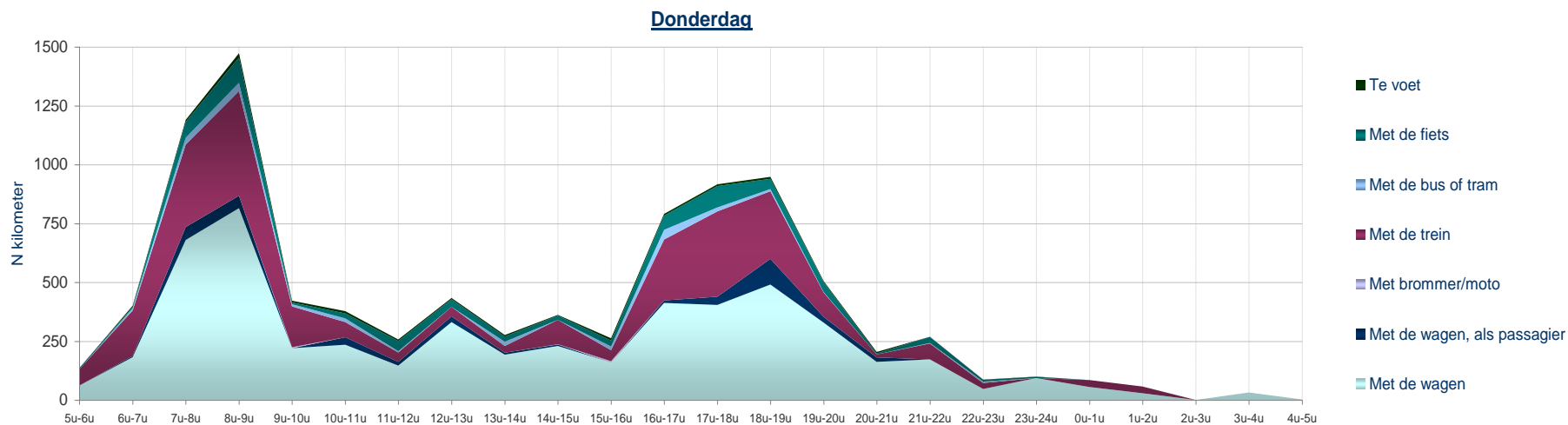
Figuur 126 : Tijdstip van de verplaatsingen – Dinsdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.453 kilometer)



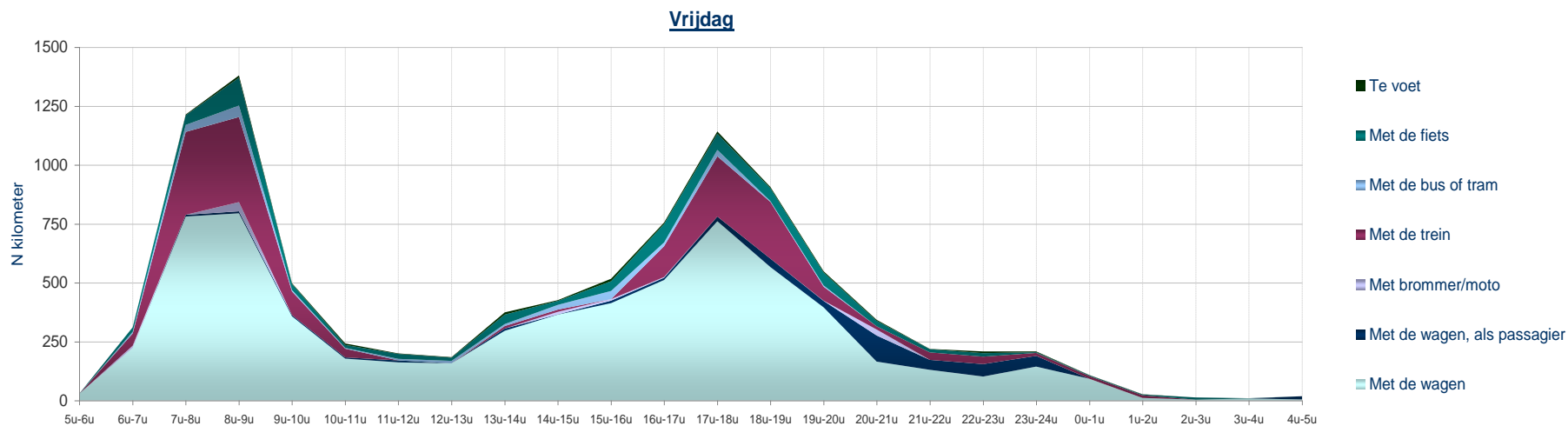
Figuur 127 : Tijdstip van de verplaatsingen – Woensdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=8.685 kilometer)



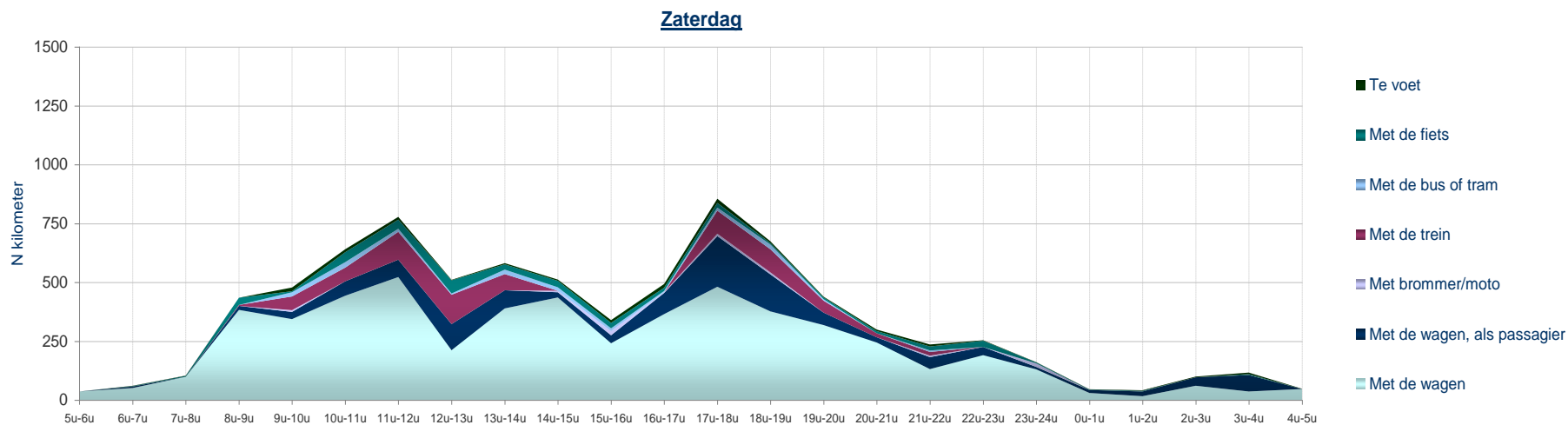
Figuur 128 : Tijdstip van de verplaatsingen – Donderdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.584 kilometer)



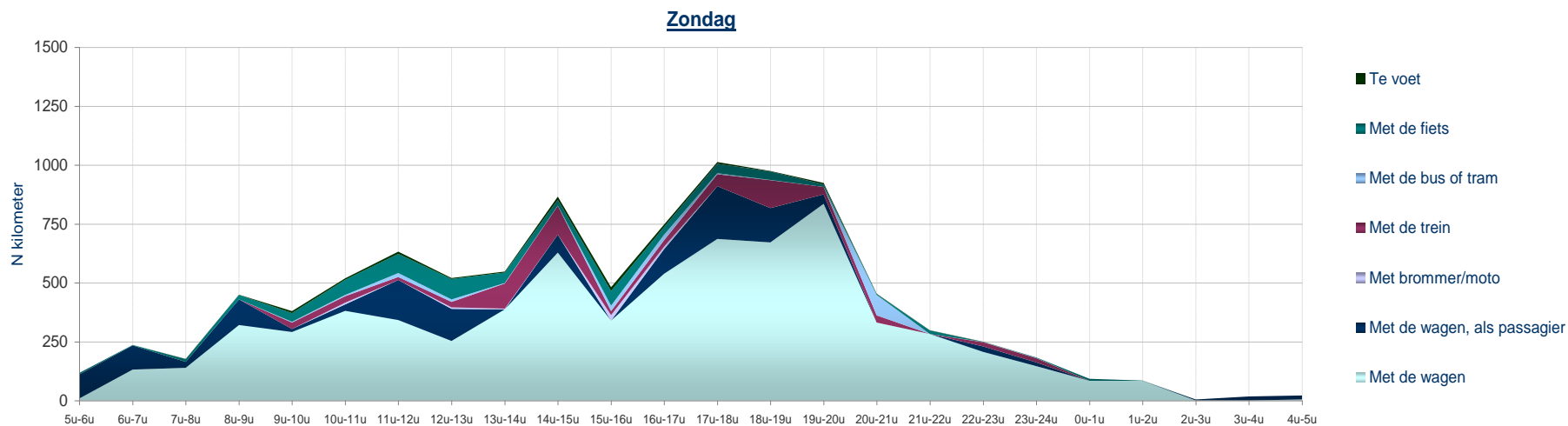
Figuur 129 : Tijdstip van de verplaatsingen – Vrijdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.884 kilometer)



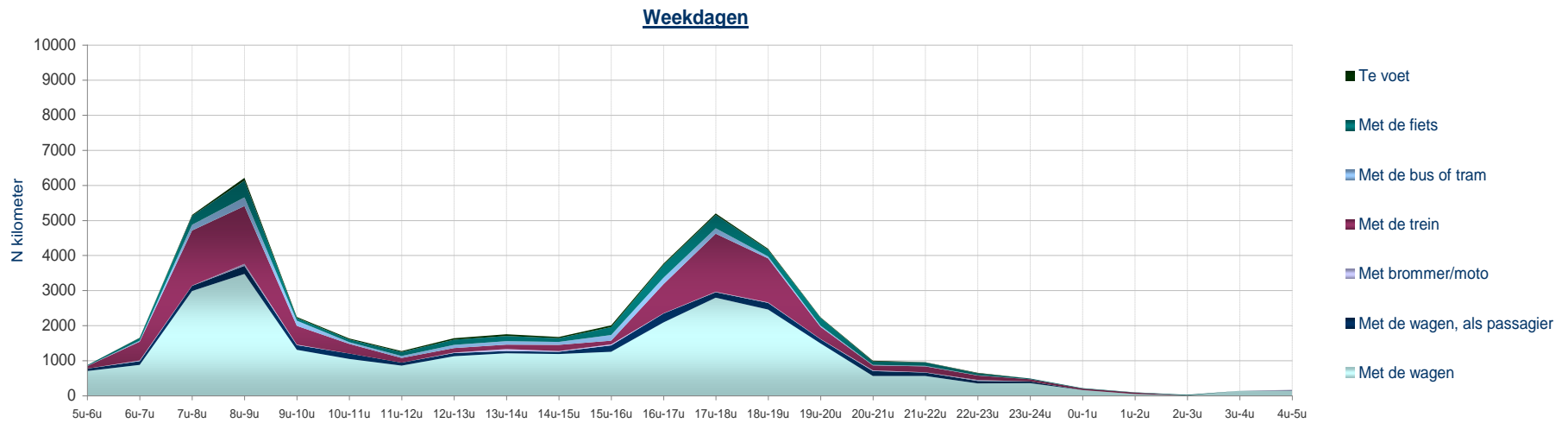
Figuur 130 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zaterdag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=8.232 kilometer)



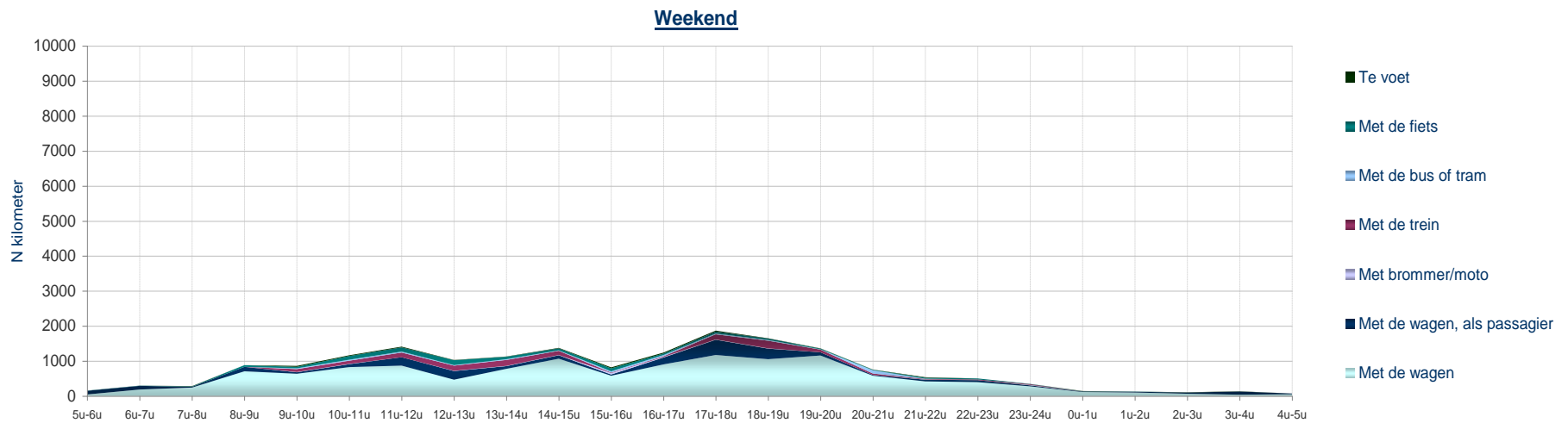
Figuur 131 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zondag, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.984 kilometer)



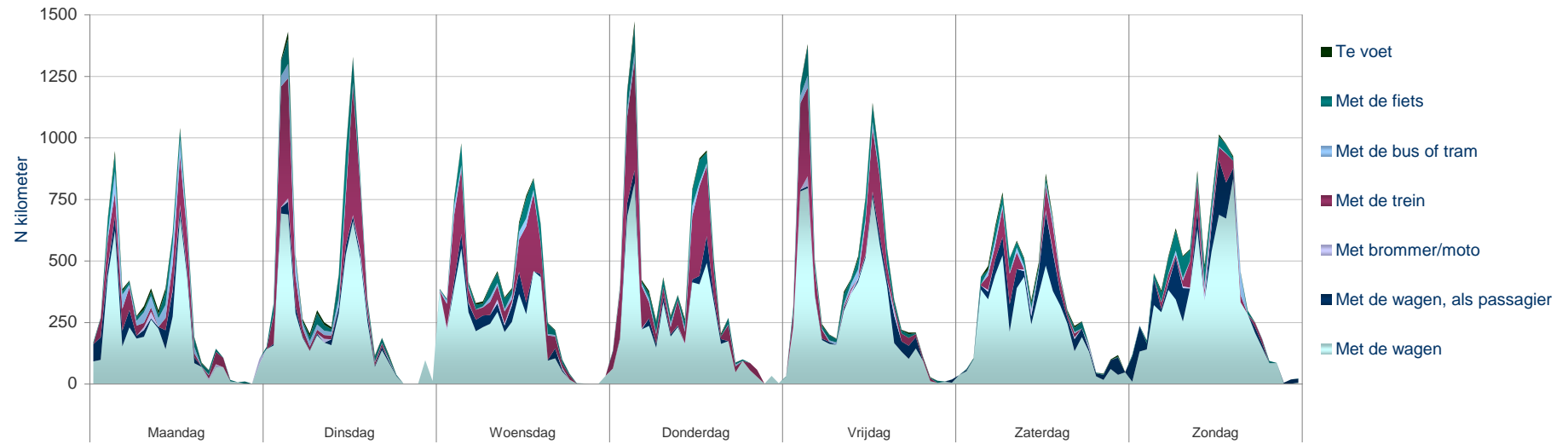
Figuur 132 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekdagen, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=45.155 kilometer)



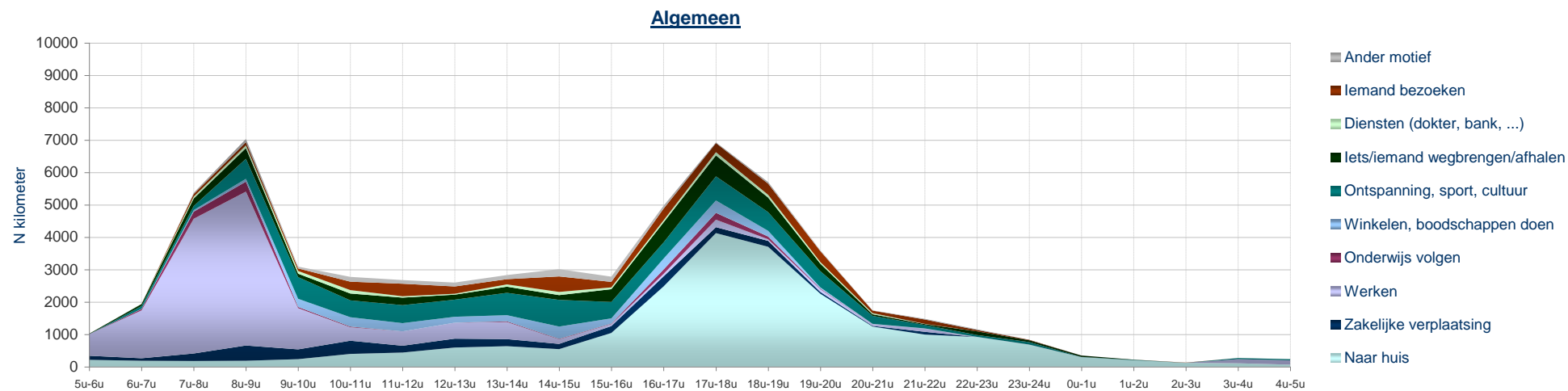
Figuur 133 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekend, naar Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=18.216 kilometer)



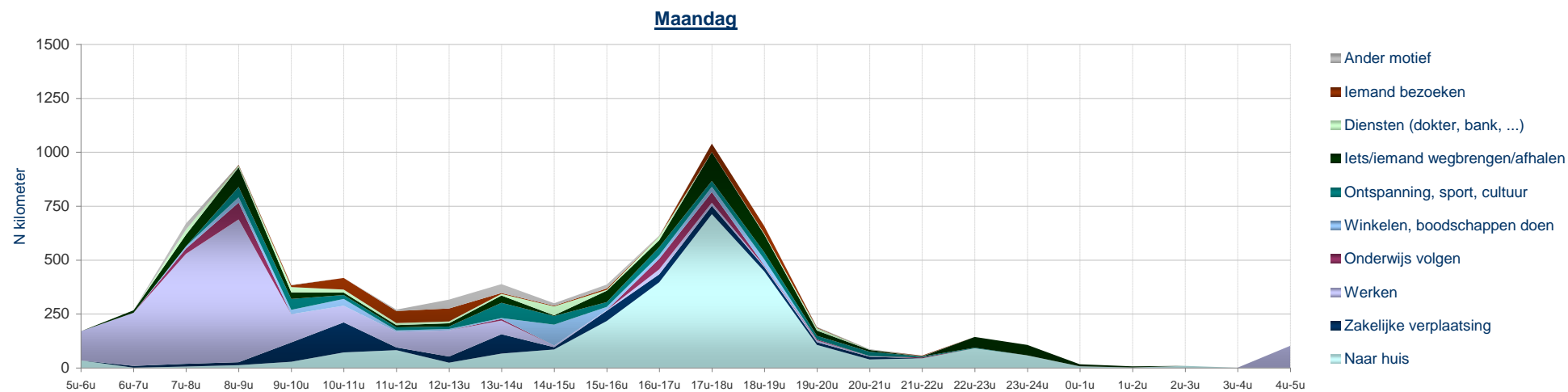
Figuur 134 : Tijdstip van de verplaatsingen, naar dag van de week en Hoofdvervoerswijze (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=63.372 kilometer)



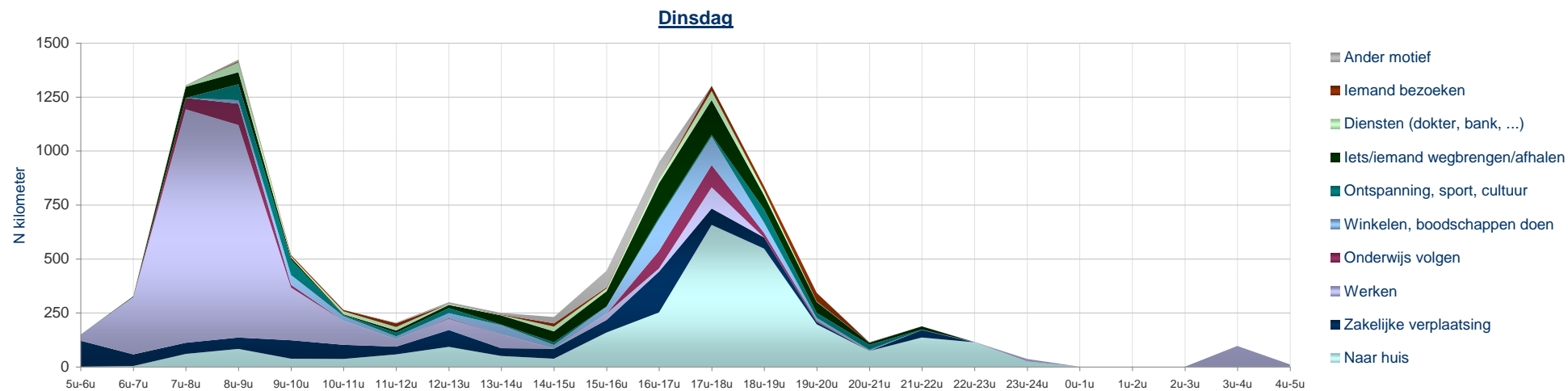
Figuur 135 : Tijdstip van de verplaatsingen – Algemeen, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=62.755 kilometer)



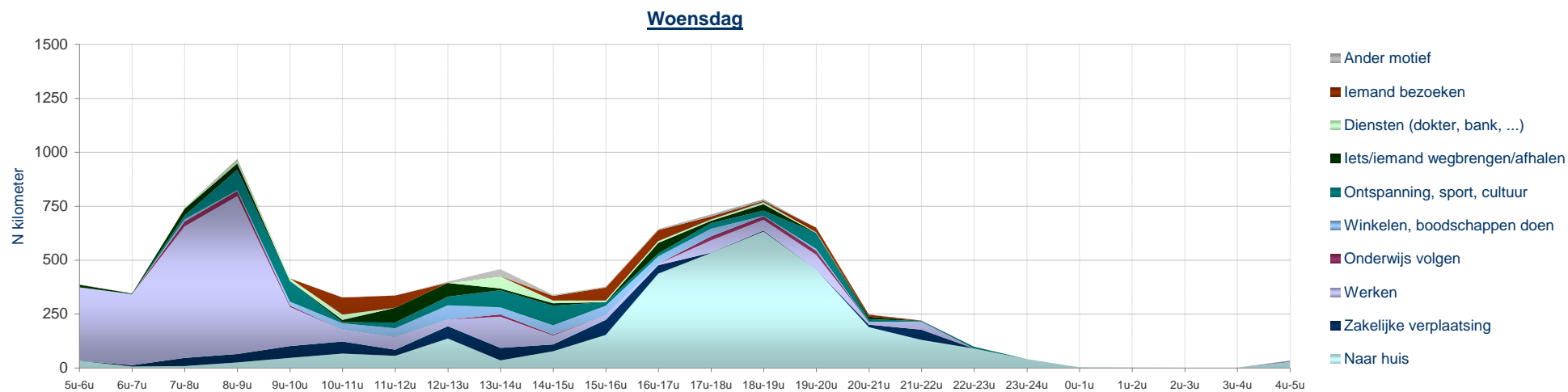
Figuur 136 : Tijdstip van de verplaatsingen – Maandag, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=7.525 kilometer)



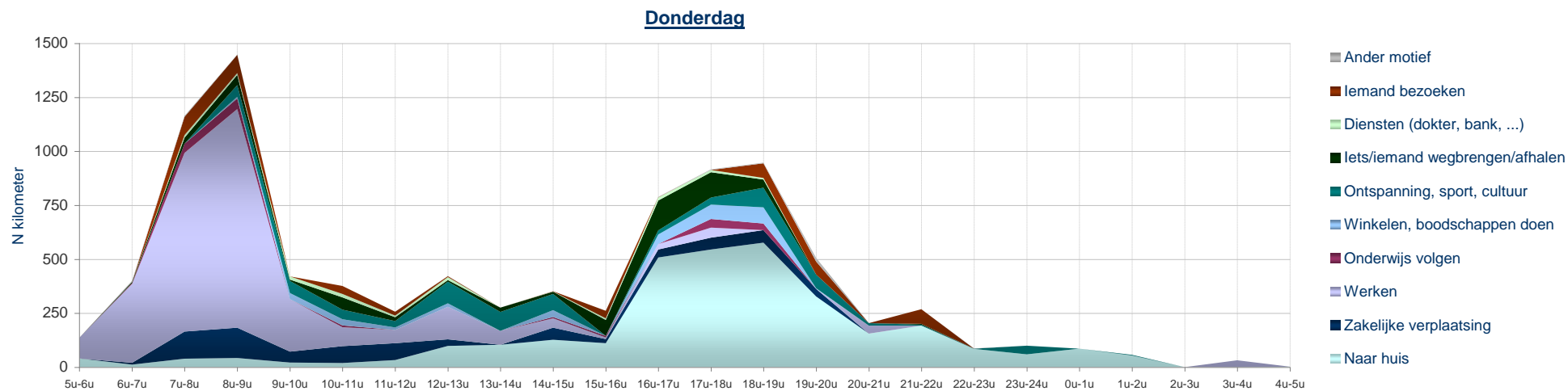
Figuur 137 : Tijdstip van de verplaatsingen – Dinsdag, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.398 kilometer)



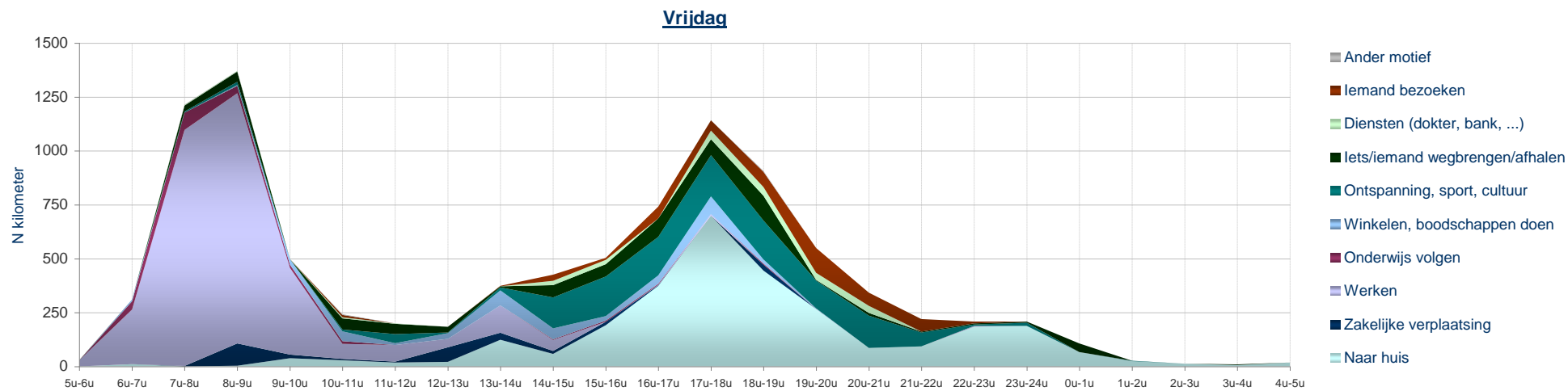
Figuur 138 : Tijdstip van de verplaatsingen – Woensdag, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=8.513 kilometer)



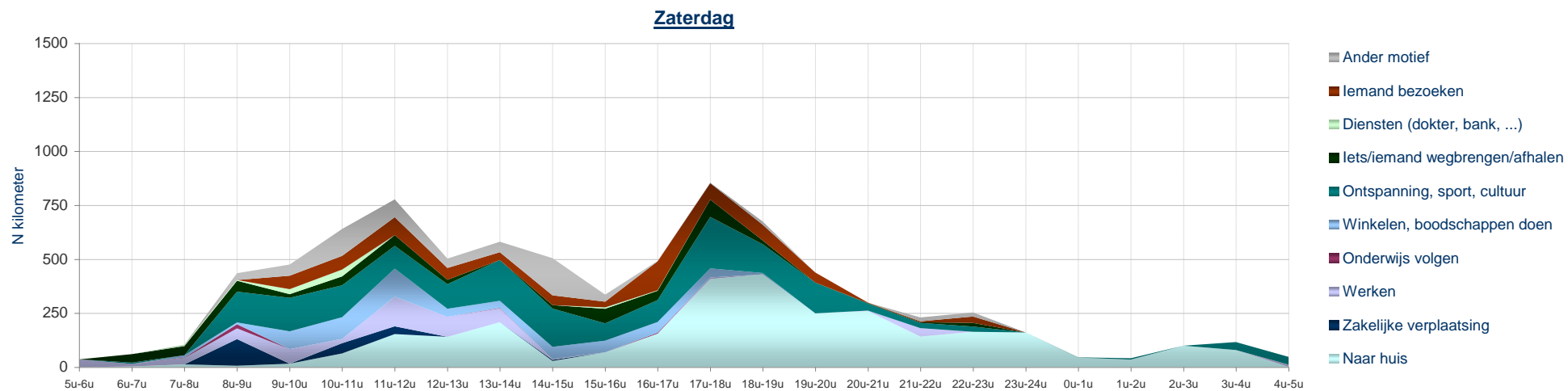
Figuur 139 : Tijdstip van de verplaatsingen – Donderdag, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.507 kilometer)



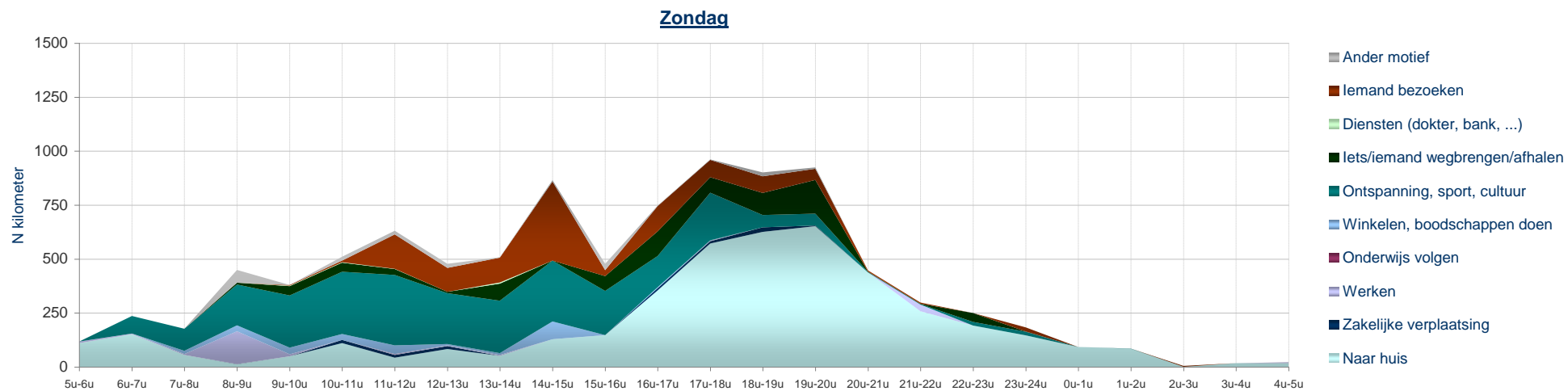
Figuur 140 : Tijdstip van de verplaatsingen – Vrijdag, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.847 kilometer)



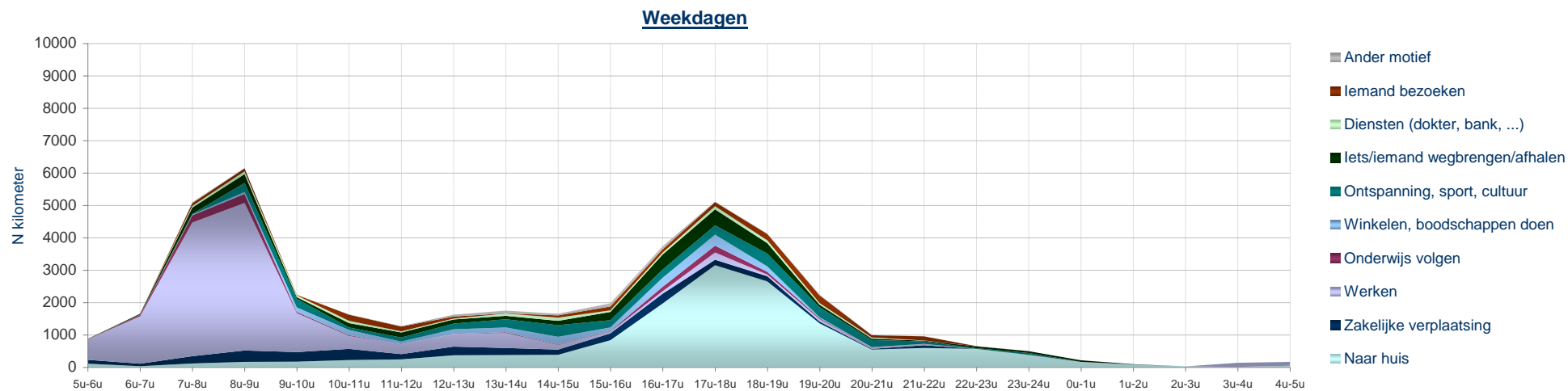
Figuur 141 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zaterdag, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=8.208 kilometer)



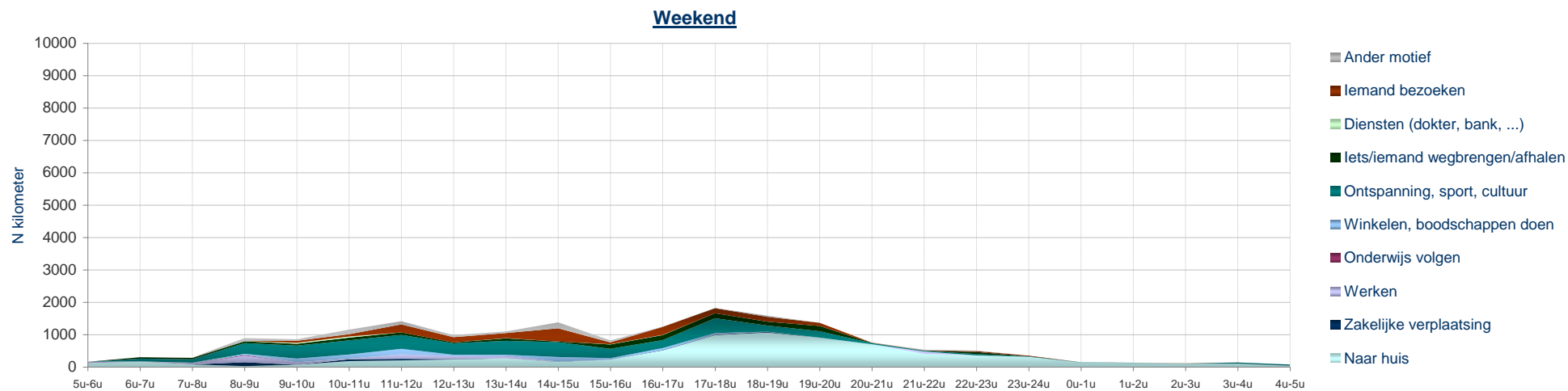
Figuur 142 : Tijdstip van de verplaatsingen – Zondag, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=9.757 kilometer)



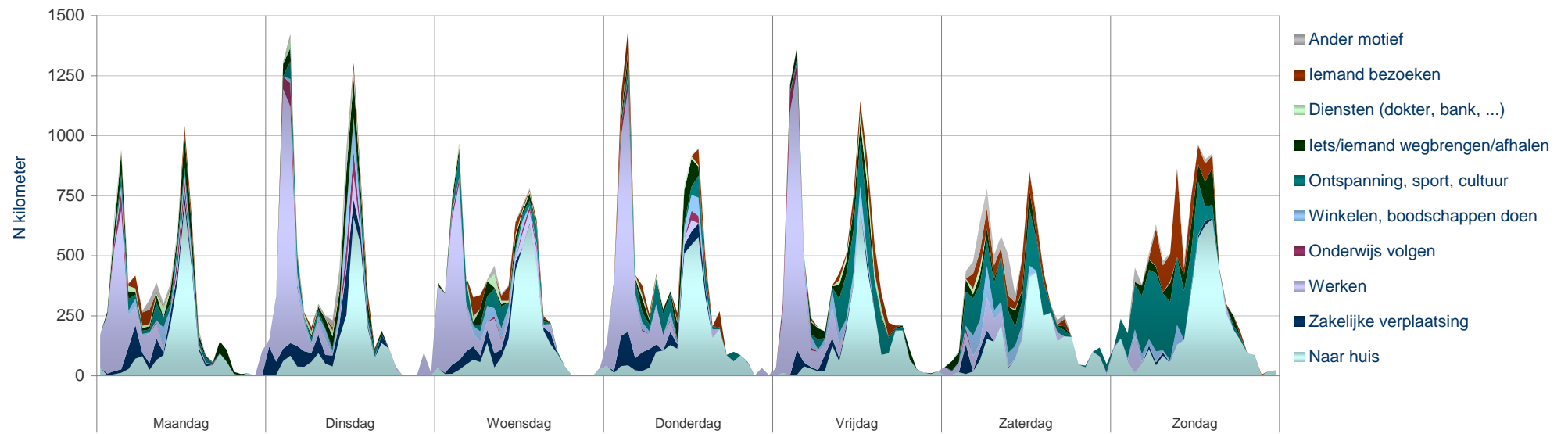
Figuur 143 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekdagen, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=44.790 kilometer)



Figuur 144 : Tijdstip van de verplaatsingen – Weekend, naar Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=17.965 kilometer)



Figuur 145 : Tijdstip van de verplaatsingen, naar dag van de week en Motief (Aantal verplaatsingskilometers) (N totaal=62.755 kilometer)



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 (als annex aan de vragenlijst) 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 6.556 inwoners van Gent van 10 tot 79 jaar oud werden aangeschreven.

Het veldwerk startte op vrijdag 18 mei 2012 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 donderdag 7 juni 2012. In totaal werden tijdens deze periode 16 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 14 juni 2012.

De uiterste datum van retour was intern vastgelegd op vrijdag 6 juli 2012.

M.A.S. bood de 6.556 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 6.556 verzonden schriftelijke vragenlijsten, werden 2.068 exemplaren (al dan niet volledig) ingevuld naar M.A.S. teruggestuurd. 482 respondenten verkozen de enquête online in te vullen. In totaal ontving M.A.S. – zij het per post of via internet – aldus 2.550 (tenminste gedeeltelijk) ingevulde enquêtes.

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 2.550 (gedeeltelijk) ingevulde vragenlijsten bleken 2.227 vragenlijsten voldoende ingevuld om als geldig te worden beschouwd en in de analyse te worden opgenomen. De totale netto-responsgraad bedraagt aldus 34%. Het betreft 1.753 enquêtes die per post werden teruggestuurd en 474 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.

Door deze weging toe te passen wordt het aantal valide enquêtes teruggebracht van N=2.227 tot N=2.221. 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. Een op de zeven respondenten (14%) woont in postcode 9050 en een op de tien (11%) in postcode 9040. Telkens 5% à 6% heeft postcode 9030, 9031, 9032 en 9041. Voorts heeft nog 3% van de respondenten postcode 9052, 2% postcode 9051 en 1% postcode 9042.

Een vijfde van de respondenten is alleenstaand (18% zonder kinderen; 5% met kinderen). Voorts laat nog 4% weten in een éénoudergezin te wonen. Meer dan de helft van de respondenten (58%) is gehuwd/samenwonend (30% zonder kinderen; 28% met kinderen). Daarnaast woont nog eens 11% van de respondenten in een tweeoudergezin. De overige 4% van de respondenten heeft een nog andere **woonsituatie**.

Bijna de helft van de respondenten (48%) heeft een diploma hoger onderwijs. Voorts heeft 25% een diploma hoger secundair onderwijs als hoogst behaalde diploma en 11% een diploma lager secundair onderwijs⁵⁶. Bijna 1 op de 6 respondenten (16%) heeft geen diploma of hooguit een diploma lager onderwijs.⁵⁷

Nemen we enkel het **onderwijsniveau** in beschouwing van respondenten die hun schoolcarrière reeds beëindigd hebben, blijkt bijna een vijfde (18%) laaggeschoold te zijn, 27% is middengeschoold en iets meer dan de helft (55%) is hooggeschoold.

Bijna één op de zeven respondenten (13%) gaat op dit moment nog steeds naar school. Zes op tien de respondenten (60%) zijn momenteel beroepsactief, 4% geeft aan werkloos te zijn. Voorts laat bijna een vierde (23%) weten niet meer beroepsactief te zijn.

De zes op de tien respondenten die aangeven **beroepsactief** te zijn, betreffen voornamelijk respondenten met een bediendestatuut (44%): 27% gewoon bedienden, 13% ambtenaren en 4% kaderpersoneel. Voorts vinden we nog 9% arbeiders en 6% 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.

⁵⁶ Ook de respondenten met een diploma buitengewoon onderwijs (BUSO) behoren hiertoe.

⁵⁷ In deze cijfers zijn ook de respondenten opgenomen die momenteel nog steeds naar school gaan; hun hoogst behaalde diploma zal/kan aldus nog wijzigen.

Bij zeven op de tien respondenten (69%) is de **school of werkplaats** binnen Gent gelegen.

De 31% respondenten waarvan de werkplaats of school **buiten Gent** gelegen is, begeven zich naar volgende locaties: 14% blijft binnen Oost-Vlaanderen, 8% verplaatst zich naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 4% gaat richting West-Vlaanderen, 3% maakt de verplaatsing tot de provincie Antwerpen en 2% gaat naar school of werkt in Vlaams-Brabant. Drie respondenten gaan naar school of werken in Wallonië of het buitenland; zes respondenten hebben geen vaste werkplaats.

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. Onder het luik mobiliteitsbeleving zijn enerzijds ook de fietsdiefstallen opgenomen en anderzijds het al dan niet aangeven van ongevallen.

1. Mobiliteitsbeleving in de buurt

65% van de respondenten zijn van mening dat het **aangenaam wandelen** is in hun buurt; 20% gaat zelfs helemaal akkoord met deze uitspraak. Eén op de zes respondenten vindt het echter niet aangenaam wandelen in de buurt.

Bijna de helft van de respondenten (46%) is ontevreden over het **onderhoud van de voetpaden** in de buurt; daartegenover ondervindt de helft van de respondenten (48%) **op het voetpad in de buurt weinig hinder** van paaltjes, fietsen tegen de gevels, enz.

De helft van de respondenten (53%) voelt zich **veilig op de fiets** wanneer ze door hun buurt fietsen. Toch geeft een vierde van de respondenten (26%) aan dat ze zich op de fiets niet zo veilig voelen in hun buurt.

Vier op de tien respondenten (38%) vinden dat de **fietspaden in de buurt goed onderhouden zijn**; drie op de tien respondenten (32%) vindt echter van niet.

Voorts zijn vier op de tien respondenten (40%) van mening dat er **voldoende fietsparkeerplaatsen** zijn in hun buurt. Bijna evenzoveel echter (35%) zijn de tegenovergestelde mening toegedaan.

De tevredenheid over het **aanbod van bussen en trams** in de buurt is groot: 84% laat weten dat er voldoende bussen/trams in de buurt rijden; slechts 8% is ontevreden over het aanbod van bussen en trams in de buurt.

Zeven op de tien respondenten (69%) vinden dat de **bus- en tramhaltes in de buurt over het algemeen goed uitgerust zijn** (met een schuilhokje, een vuilbak, enz.); 15% van de respondenten vindt van niet.

Zes op de tien respondenten (61%) zijn van mening dat de **bus- en tramhaltes in de buurt voldoende toegankelijk zijn voor iedereen** (met een rolstoel, een kinderwagen, ...). 14% vindt echter dat dit voor verbetering vatbaar is.

64% van de respondenten voelt **zich in zijn buurt met de wagen veilig in het verkeer**; 14% antwoordt hierop negatief.

Betreffende **de parkeerplaatsen voor auto's**: 46% van de respondenten is van mening dat er voldoende parkeerplaatsen voor auto's in de buurt zijn, 40% echter gaat hier niet mee akkoord.

De helft van de respondenten (54%) stelt **vlot te kunnen laden en lossen** in de buurt. Drie op de tien (29%) geven echter aan dat ze problemen ondervinden wanneer ze in hun buurt willen laden of lossen.

Wanneer respondenten gevraagd wordt of ze de **aangegeven routes volgen op de digitale borden**, geeft niet minder dan 31% aan dat dit voor hen niet van toepassing is. Van de respondenten die de vraag wel beantwoordt hebben, geeft 37% te kennen dat ze de aangegeven routes volgen; 27% stelt de aangegeven routes niet te volgen.

Ook het **volgen van de aangegeven alternatieve routes op de digitale borden bij grote verkeersdrukte**, blijkt voor veel respondenten niet van toepassing (32%). Wanneer we enkel degenen beschouwen die de vraag wel beantwoordt hebben, geeft 35% aan dat ze bij grote verkeersdrukte de alternatieve routes volgen. Evenzoveel (33%) antwoorden neutraal of stellen deze routes niet te volgen.

Een derde (34%) van de respondenten geeft aan **geluidshinder** te ondervinden van het verkeer in hun buurt. Bijna de helft (46%) heeft hier geen last van.

2. Fietsdiefstallen

Negen op de tien respondenten (91%) hebben een fiets. Bij een vierde van hen (26%) is de **fiets gegraveerd / geregistreerd**.

Bij 43% van de respondenten is hun **fiets al eens gestolen in Gent**; bij 13% gebeurde dit in de laatste drie jaar.

Respondenten waarvan de fiets gestolen is in de laatste drie jaar, geven aan dat het **gemiddeld om 1,7 fietsen** gaat. Bij 57% van de respondenten gaat het om 1 fiets. Bij 28% van de respondenten werden 2 fietsen gestolen en bij 15% 3 fietsen of meer.

Eén op de tien respondenten (11%) van wie de fiets ooit gestolen is in Gent, heeft zijn/haar **fiets later teruggevonden**. Slechts voor 1% gebeurde dit via het fietsendepot van de stad Gent; de overige 10% vond de fiets op een andere manier terug.

Vier op de tien respondenten (39%) van wie de fiets ooit gestolen is, heeft hiervan **aangifte gedaan bij de politie**. De overgrote meerderheid van hen deed dit persoonlijk bij de politie; een minderheid deed de aangifte online via policeonweb.be.

61% van de respondenten deed **geen aangifte** van de diefstal van hun fiets. De meest genoemde reden hiervoor, is dat men vindt dat het gewoon geen zin heeft (80% van wie geen aangifte deed). Eén op de zeven respondenten die geen aangifte deden, wisten niet dat ze de fietsdiefstal ook online konden aangeven via policeonweb.be.

Respondenten werd tot slot ook gevraagd of ze **zelf wel eens een fiets gestolen** hebben in Gent. 4% van alle respondenten antwoordt hier bevestigend op. Dit cijfer verschilt niet al naargelang het stadsdeel waarin de respondent woont.

3. Aangifte van ongevallen

De helft van alle respondenten (51%) was al eens **betrokken bij een ongeval in Gent**: 19% tijdens de afgelopen drie jaar en 31% meer dan drie jaar geleden.

Gevraagd naar het laatste ongeval waarin men betrokken was, geeft 53% van de respondenten aan dat ze zelf achter het stuur van een wagen zaten en ook (een van) de tegenpartij(en) een wagen betrof. Op de tweede plaats komen ongevallen waarbij de respondent op de fiets zat en hun tegenpartij met de wagen reed (16%). Op de derde plaats (6%) was de respondent een passagier en de tegenpartij een wagen.

Bij de meerderheid van de respondenten die al eens bij een ongeval betrokken waren in Gent, bleef de **schade** al bij al beperkt: bij 68% was er enkel sprake van stoffelijke schade, 12% was licht gewond, maar had geen medische verzorging nodig. Eén op de zeven respondenten (15%) was licht gewond en diende naar de dokter of het ziekenhuis te gaan voor de eerste verzorging. 4% van de respondenten die bij een ongeval in Gent betrokken waren, liep hierbij zware verwondingen op en moest voor minstens 24uur opgenomen worden in het ziekenhuis.

Bijna de helft van de respondenten (45%) die al eens bij een ongeval betrokken waren in Gent, heeft hiervan aangifte gedaan bij de politie.

De meest vermelde reden om **géén aangifte** te doen, is het bekomen van een onderling akkoord met de tegenpartij (24%). Voorts heeft 22% van wie geen aangifte deed, wel het aanrijdingformulier ingevuld en vervolgens alles via de verzekering geregeld. De derde vaakst vermelde reden om geen aangifte te doen, is dat het ongeval niet ernstig was / er geen gekwetsten waren (20%). Tot slot vinden we nog 15% respondenten die stellen dat het geen zin heeft om aangifte te doen bij de politie.

Mobiliteitsbeleid in Gent

In het kader van het mobiliteitsbeleid in Gent wordt enerzijds gepeild naar de kennis en het gebruik van een aantal stadsdiensten en stadsinitiatieven met betrekking tot mobiliteit. Anderzijds wordt aan de hand van een aantal uitspraken nagegaan hoe de respondent staat ten aanzien van het mobiliteitsbeleid van de stad Gent.

1. Kennis en gebruik stadsdiensten en -initiatieven m.b.t. mobiliteit

Van alle opgenomen stadsdiensten/-initiatieven met betrekking tot mobiliteit blijkt Student&Mobiliteit (d.i. gele fietsenverhuur) het meest **gekend** door de respondenten (82%). Gratis fietsregistratie volgt onmiddellijk met 81%. Op de derde plaats vinden we autodelen terug met 71% van de respondenten die aangeven dit te kennen. 65% van de respondenten is op de hoogte dat bij evenementen soms extra fietsstallingen geplaatst worden en 57% kent het fietsendepot van de stad Gent. Iets minder dan de helft van de respondenten – ongeveer 45% – kent MaxMobiel-Fietspunt, openbare fietspompen en fietstrommels. Ongeveer een derde van de respondenten stelt al gehoord te hebben van fietskluizen, de wandelroutekaart en de website www.gentfietst.be. Het minst gekend is de Gentse fietsrouteplanner: 27% van de respondenten heeft hier al van gehoord.

Betreffende het gebruik van de vernoemde initiatieven, heeft men al het vaakst **gebruik** gemaakt van de extra fietsstallingen die soms bij evenementen voorzien worden (31%). Telkens 23% heeft reeds gebruik gemaakt van de gratis fietsregistratie en de openbare fietspompen. Het gebruik van de andere diensten/initiatieven ligt veel lager: MaxMobiel-Fietspunt (6%), www.gentfietst.be (6%), fietsendepot (5%), Gentse fietsrouteplanner (5%), wandelroutekaart (4%), autodelen (4%), Student&Mobiliteit (3%), fietstrommels (1%) en fietskluizen (1%).

2. 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 acht stellingen waarvoor men kon aangeven in welke mate men er al dan niet akkoord mee gaat.

Negen op de tien respondenten (89%) vinden Gent een **aangename stad om in te wandelen**; slechts 3% van alle respondenten gaat hier niet mee akkoord.

Minder enthousiast is men over het feit dat **Gent een fietsstad** zou zijn. Hoewel de helft van de respondenten (54%) dit wel het geval vindt, blijkt toch een vijfde van de respondenten (21%) Gent geen fietsstad te vinden.

59% van de respondenten vindt het **openbaar vervoer vlot rijden in Gent**. 17% laat weten hier niet akkoord mee te gaan.

Vier op de tien respondenten (39%) zijn van mening dat ze **voldoende informatie krijgen over de nieuwe straatinrichting en/of heraanleg van wegen**. 31% van de respondenten gaat hier echter niet mee akkoord en wijst aldus op het gebrek aan informatie hieromtrent.

Een zelfde verdeling wordt genoteerd voor wat betreft het **voldoende geïnformeerd worden over mobiliteitsveranderingen en -plannen**: 38% van de respondenten gaat hier mee akkoord; 30% gaat niet akkoord.

Drie op de tien respondenten (30%) worden door de **mobiliteitscampagnes gestimuleerd om zich (meer) duurzaam te verplaatsen**; voor 25% van de respondenten is dit niet het geval.

Een vierde van alle respondenten (24%) geeft aan zijn **mening te kunnen zeggen over veranderingen in de buurt**, zoals de heraanleg van wegen, nieuwe projecten, enz. 31% echter vindt dat zij hierover geen inspraak krijgen.

De helft van de respondenten (53%) is van mening dat er een **fietsvriendelijk beleid** gevoerd wordt in Gent. 12% is de tegenovergestelde mening toegedaan.

Verplaatsingsgedrag algemeen

1. Voertuigen in het gezin

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

Zes op de tien respondenten (63%) geven aan één wagen in het gezin te hebben. 16% heeft twee wagens thuis en 2% heeft er drie of meer. Een vijfde van alle respondenten (19%) heeft géén wagen in het gezin.

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

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

Wanneer we het **totaal maken van eigen wagens en bedrijfswagens** in het gezin, dan zien we dat men gemiddeld over 1,2 wagens beschikt.

58% van de respondenten heeft in totaal één wagen in het gezin, 26% heeft er twee en 4% heeft er drie of meer. Het aandeel respondenten dat géén wagen heeft, bedraagt 12%.

7% van de respondenten heeft één of meerdere **motors** in het gezin. Gemiddeld heeft men 0,1 motors. Het aantal respondenten waarvan het gezin één (of meerdere) bromfiets(en) heeft, blijkt beperkt tot 6%.

Bij 9% van de respondenten beschikt het gezin niet over een **fiets**. 20% heeft één fiets, 30% heeft er twee en 41% heeft in het gezin drie of meer fietsen. Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 2,6 fietsen.

Tot slot heeft 3% van de respondenten in zijn/haar gezin minstens een **elektrisch voertuig**. 2% heeft thuis (minstens) een elektrische fiets, 1% een elektrische wagen en 0,3% een elektrische bromfiets.

2. Verplaatsing naar werk / school

- **Vervoermiddel**

Bijna de helft van de respondenten (48%) verplaatst zich met de wagen naar het werk of school; 44% rijdt zelf, 5% rijdt mee als passagier. Het tweede meest gebruikte vervoermiddel om zich naar het werk of school te verplaatsen is de fiets, zijnde 26% van de respondenten. Voorts maakt 16% gebruik van het openbaar vervoer: 9% gaat met de trein naar het werk of school en 7% met tram/bus.

Tot slot geeft 6% aan meestal te voet naar het werk of school te gaan; 2% gaat met de motor of bromfiets.

- **Verplaatsingsafstand en -tijd**

Over het algemeen moeten respondenten gemiddeld 18 kilometer afleggen om van hun woonplaats naar het werk / school te gaan. Daarbij is men gemiddeld 28 minuten onderweg.

3. Verplaatsingsgedrag per fiets

14% van alle bevroagde respondenten geeft aan dat ze zich dagelijks met de fiets **naar het werk** begeven. 7% gebruikt één tot meer keren per week de fiets om naar het werk te gaan en 10% enkele keren per maand of minder vaak. Zeven op de tien respondenten (68%) gebruiken nooit de fiets om naar het werk te gaan of stellen dat dit voor hen niet van toepassing is.

16% van alle respondenten neemt soms de fiets om **naar school** te gaan. Zo neemt 5% dagelijks de fiets, 4% één of meerdere keren per week en nog eens 4% gaat minder frequent met de fiets naar school. 84% geeft aan nooit met de fiets naar school te gaan of stelt dat dit voor hen niet van toepassing is.

Ongeveer drie op de tien respondenten nemen soms de fiets om **iets/iemand af te halen of weg te brengen** (b.v. kinderen naar school doen). 5% doet dit dagelijks, 10% één tot meerdere keren per week en 13% minder vaak. 71% gebruikt nooit de fiets om iets of iemand weg te brengen of af te halen.

Iets meer dan de helft van alle respondenten (57%) neemt wel eens de fiets om zich naar bepaalde **diensten (zoals de dokter, de bank, ...)** te verplaatsen. 12% doet dit minstens 3 keer per week, 15% 1 tot 2 keer per week, 18% 1 tot enkele keren per maand en 12% 1 tot enkele keren per jaar.

68% van de respondenten doet wel eens **boodschappen** met de fiets. 21% van de respondenten gaat minstens 3 keer per week met de fiets om boodschappen en 18% 1 tot 2 keer per week. 28% gebruikt enkele keren per maand of minder de fiets om boodschappen te doen.

Zes op de tien respondenten (62%) nemen wel eens de fiets wanneer ze activiteiten in hun **vrije tijd** doen zoals bioscoopbezoek, restaurantbezoek, cultureel bezoek, enz. 14% neemt hiervoor minstens 3 keer per week de fiets, 15% 1 tot 2 keer per week, 19% 1 tot enkele keren per maand en 13% 1 tot enkele keren per jaar.

66% van de respondenten onderneemt wel eens **een fietstocht**. Bij 33% beperkt zich dit tot hooguit enkele keren per jaar, 23% doet 1 tot enkele keren per maand een fietstocht en 11% geeft aan minstens een keer per week een fietstocht te doen.

4. Verplaatsingsgedrag per openbaar vervoer

Uit de bevraging blijkt dat één derde van alle respondenten (35%) een abonnement voor het openbaar vervoer heeft; 65% heeft er geen.

Zeven op de tien respondenten (70%) die een abonnement voor het openbaar vervoer hebben, krijgen dit – minstens gedeeltelijk – door derden terugbetaald. 57% krijgt zelfs het volledige bedrag terug.

Eén vierde van alle respondenten (25%) neemt soms het openbaar vervoer om naar het **werk** te gaan. Voor 11% is dit minstens wekelijks, voor de overige 14% is dit minder frequent, gaande van enkele keren per maand tot een keer per jaar.

10% van de respondenten neemt wel eens het openbaar vervoer om naar **school** te gaan.

Een vijfde van de respondenten (21%) **brenghet wel eens iets/iemand weg of haalt wel eens iets/iemand af** met het openbaar vervoer. De frequentie waarmee dit gebeurt, ligt echter niet zo hoog: 5% doet dit minstens wekelijks, 16% eerder enkele keren per maand tot een keer per jaar.

Om zich te verplaatsen naar **bepaalde diensten** zoals de bank, dokter, enz. maakt 30% van de respondenten wel eens gebruik van het openbaar vervoer. Bij 7% gebeurt dit minstens wekelijks, voor 23% is dit eerder enkele keren per maand tot een keer per jaar.

Een derde van alle respondenten (32%) maakt soms gebruik van het openbaar vervoer om **boodschappen** te gaan doen. 11% doet dit minstens een keer per week, 10% een tot enkele keren per maand en 11% een tot enkele keren per jaar.

Vaker maakt men gebruik van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen in het kader van **vrijtijdsactiviteiten**. Zo laat driekwart van de respondenten (77%) weten dit wel eens te doen: 15% wekelijks, 28% een tot enkele keren per maand en 34% een tot enkele keren per jaar.

5. Verplaatsingsgedrag per wagen

77% van alle respondenten is in het bezit van een rijbewijs B.

Bijna de helft van alle respondenten neemt wel eens de wagen naar het **werk** (47%). 27% neemt dagelijks de wagen naar het werk, 9% 1 tot meerdere keren per week en 11% enkele keren per maand tot een keer per jaar.

Om zich naar **school** te verplaatsen, maakt 16% van alle respondenten wel eens gebruik van de wagen. 8% doet dit minstens 3 keer per week en nog eens 8% minder frequent.

66% van alle respondenten neemt wel eens de wagen om **iets of iemand te gaan wegbrengen of afhalen**. 21% neemt hiervoor minstens 3 keer de wagen, 15% 1 tot 2 keer per week, 20% enkele keren per maand tot een keer per maand en 10% enkele keren per jaar tot een keer per jaar.

66% gebruikt de wagen ook wel eens in het kader van **diensten**, bijvoorbeeld om naar de dokter of de bank te gaan. 23% gebruikt hiervoor minstens een keer per week de wagen, 26% 1 tot enkele keren per maand en 18% 1 tot enkele keren per jaar.

78% van de respondenten neemt wel eens de wagen om **boodschappen** te gaan doen. 18% doet dit minstens drie keer per week, 30% 1 tot 2 keer per week, 25% 1 tot enkele keren per maand en 5% 1 tot enkele keren per jaar.

In het kader van **vrijtijdsactiviteiten** verplaatsen acht op de tien respondenten zich wel eens met de wagen. 13% doet dit minstens 3 keer per week, 18% 1 à 2 keer per week, 37% 1 tot enkele keren per maand en 12% hooguit enkele keren per jaar.

Verplaatsingsgedrag in detail middels het verplaatsingsdagboekje

Om het verplaatsingsgedrag in detail te kunnen bestuderen, werden 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’.

Het door ons gebruikte verplaatsingsdagboekje is het dagboek dat ontworpen werd in het kader van de onderzoeksreeks “Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen (OVG)” uitgevoerd door het Instituut voor Mobiliteit, Universiteit Hasselt in opdracht van de Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Uiteraard is hiervoor toestemming gevraagd aan het Departementshoofd (dhr. Wilfried Goossens)

Het verplaatsingsgedrag van de respondenten wordt binnen dit onderdeel op twee manieren bekeken: enerzijds wordt gekeken naar het **aantal verplaatsingen** dat de respondent gemaakt heeft; anderzijds wordt gekeken naar **het aantal kilometer** dat de respondent in totaal heeft afgelegd.

1. Verplaatsingen

82% van de respondenten heeft zich verplaatst op de door hen in te vullen dag. 18% van de respondenten heeft zich die dag niet verplaatst.

Naar dag van de week beschouwd, blijkt het aandeel respondenten steeds ongeveer evenveel te bedragen, zijnde tussen 81% en 89%. Voor twee dagen wordt een afwijking vastgesteld: donderdag en zondag. Zo blijkt een groter aandeel zich op donderdag buitenshuis te begeven (88%), terwijl op zondag juist een lager aandeel respondenten het huis verlaat (71%).

Het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag varieert van 2,9 tot 3,2 al naargelang de dag van de week. Enkel op zondag ligt het gemiddeld aantal verplaatsingen beduidend lager, met name 2,1 per dag.

Iets meer dan de helft van alle verplaatsingen (54%) gebeurt met de wagen, zij het als bestuurder of passagier. Een derde van alle verplaatsingen gebeurt met de fiets (22%) of te voet (14%). Hierbij geldt wel de opmerking dat enkel gekeken werd naar de ‘hoofdvervoerswijze’; gezien het voor- en na-transport naar/van openbaar vervoer-haltes niet gerekend 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.

40% 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 (35%) een zogenaamde 'functionele' verplaatsing 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 (24%) 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 een vierde (26%) van alle verplaatsingen.

15% van de verplaatsingen gebeurt om iemand/iets weg te brengen of op te halen.

19% van de genoteerde verplaatsingen zijn erg kort (< 1 km) en 43% blijft binnen de 3 km. 59% 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 – per verplaatsing – over een afstand van 11,8 km (basis: zij die een verplaatsing hebben gedaan).

Uit de relatie vervoerswijze en afgelegde afstanden blijkt dat de modus 'te voet' een aandeel heeft van 54% in de categorie 0-1 km. De fiets wordt gebruikt tot 5 km met een aandeel tussen de 20 en 40%.

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 17%. Dit aandeel groeit met de afstand: van 43% in de categorie 1-3 km tot 61% in de categorie 3-5 km, 90% in de categorie 25-40 km en 65% in de categorie > 40 km.

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 4,9%; dit aandeel groeit tot 10% voor de categorieën 3-5 km en 5-10 km. In de hierop volgende categorie (10-15 km) daalt het aandeel tot 6,1%.

Verplaatsingen onder de 25 km blijken niet echt interessant om de trein te nemen. In de categorie 25-40 km bedraagt het aandeel 6% en vanaf 40 km wordt 33% van de in deze categorie gemaakte verplaatsingen afgelegd met de trein.

Bij uitzetting van het aantal verplaatsingen op een 24uur-tijdsas wordt vastgesteld dat op weekdagen tijdens de ochtend een verhoogd aantal verplaatsingen tussen 7u en 9u plaatsvinden, waarbij de piek tussen 8u en 9u ligt. Deze 'ochtendpiek' is het hoogst op dinsdag, op de voet gevolgd door donderdag. Maandag en vrijdag kennen een vergelijkbare 'ochtendpiek'; op woensdag is de ochtendpiek lager dan op de overige weekdays.

Ook tijdens de late namiddag / avond, zien we op weekdays een verhoogd aantal verplaatsingen; op elke gegeven weekday is de 'avondpiek' wel telkens minder hoog dan de 'ochtendpiek'. Net zoals voor de ochtendpiek het geval was, ligt de avondpiek op dinsdag het hoogst. Vanaf 16u tot 19u zien we een verhoogd aantal verplaatsingen, waarvan het hoogtepunt tussen 17u en 18u ligt. Op donderdag en vrijdag is het aantal verplaatsingen tijdens de late namiddag / avond iets minder hoog dan op dinsdag. Bovendien verloopt de 'uittocht' – zeker op vrijdag – meer gespreid, waarbij deze voornamelijk vroeger aanvat (vanaf 15u) en iets langer aanhoudt (tot 20u). Van alle weekdays kennen maandag en woensdag het laagste aantal verplaatsingen tijdens de late namiddag / avond; nog meer dan op donderdag en vrijdag verloopt de avondspits op maandag en woensdag meer gespreid.

In het weekend kennen we een lager aantal verplaatsingen dan op weekdays; ook is er niet echt sprake van 'piekmomenten'. Op zaterdag is er een kleine toename van het aantal verplaatsingen tussen 9u en 12u en tussen 17u en 18u. Op zondag is er een lichte stijging tussen 11u en 12u.

2. Verplaatsingskilometers

Indien een Gentenaar zich verplaatst dan is dit per dag gemiddeld over 42,5 kilometer.

Nemen we ook Gentenaars in beschouwing die zich niet verplaatst hebben, blijkt de Gentenaar per dag gemiddeld 34,0 kilometer af te leggen.

Zij die zich verplaatsen, leggen gemiddeld op maandag de kortste afstand af, met name 35,8 kilometer. De langste verplaatsingen doen respondenten op vrijdag en voornamelijk zondag, met respectievelijk 47,6 km en 51,6 km.

7% van de verplaatsingskilometers (per persoon per dag) wordt per fiets afgelegd en 1% te voet. 71% van de afstand (kilometers) doet men per auto (62% als chauffeur en 8% als passagier). In aantal verplaatsingen was dat 54%. Het aandeel van het openbaar vervoer stijgt qua afstand naar 21%.

Wanneer het gemiddeld aantal afgelegde kilometers wordt opgedeeld volgens motief, kan worden vastgesteld dat de functionele verplaatsingen (zakelijke verplaatsingen, werken, onderwijs) bijna 50% van de gemaakte kilometers voor hun rekening nemen (werk 37%, zakelijke verplaatsing 9% en onderwijs 3%). Onderwijs volgen doet men dus in de buurt waar men woont; hetzelfde geldt voor winkelen en diensten. Sport, cultuur en ontspanning is goed voor 20% van de personenkilometers, het wegbrengen/afhalen van iets of iemand is goed voor 11%.

Bij uitzetting van het aantal verplaatsingskilometers op een 24uur-tijdsas wordt vastgesteld dat op weekdagen het grootste aantal kilometer wordt afgelegd in de ochtend tussen 7u en 9u alsook in de late namiddag / avond tussen 16u en 19u.

Naar aantal kilometers kennen dinsdag, donderdag en vrijdag een vergelijkbare ochtendspits, waarbij tussen 7u en 9u telkens een 2.600 km wordt afgelegd; dit komt overeen met een gemiddelde afstand van 16 à 17 km per respondent die op dat moment onderweg is. Op maandag en woensdag is de afstand die tijdens de ochtendspits (7u-9u) wordt afgelegd ongeveer een derde kleiner dan deze op dinsdag, donderdag en vrijdag.

Dinsdag kent – qua aantal afgelegde kilometers – de zwaarste avondspits (16u-19u) van de week; daarna volgt vrijdag en vervolgens donderdag. Ook op woensdag wordt een vergelijkbaar aantal kilometers afgelegd tijdens de avondspits, maar wordt dit gespreid over 4 uur (16u-20u) in plaats van over 3 uur. Maandag kent de minst zware avondspits, althans voor wat betreft het aantal kilometer dat wordt afgelegd tussen 16u en 19u.

Het weekend kent niet de grote piekmomenten die we tijdens de week zien, uitgezonderd zondagavond. Naar aantal afgelegde kilometer is de avondspits op zondag (vanaf 17u tot 20u) van een zelfde omvang als deze op weekdays. Wanneer we de hoofdvervoerswijze erbij nemen, blijkt men op zondagavond tussen 17u en 18u een groot aandeel van de kilometers als passagier in de wagen af te leggen; tussen 18u en 19u stijgt het aandeel kilometers dat met de trein wordt afgelegd; en tussen 19u en 20u kruipt men zelf achter het stuur van de wagen. Tussen 20u en 21u – nog steeds op zondagavond – zien we een verhoogd aantal kilometer dat met bus of tram wordt afgelegd.

5. Aanbevelingen voor methodiek bij een eventuele vervolgstudie

In dit hoofdstuk worden in het licht van een eventuele vervolgstudie – en met het oog op een verbetering van het meetinstrument en methodiek – een aantal aanbevelingen geformuleerd.

- **Methodie van bevraging ‘verplaatsingsdagboekje’:**

Bemerking: het huidig onderzoek werd uitgevoerd aan de hand van een schriftelijke bevraging (mailing per post en terug opsturen). Hoewel in de vragenlijst een toelichting van een drietal pagina’s was opgenomen over wat bedoeld wordt met ‘een verplaatsing’, tevens geïllustreerd met een aantal uitgewerkte voorbeelden van mogelijks voorkomende verplaatsingen voor zowel volwassenen als jongeren, stelde het invullen van het verplaatsingsdagboekje – omwille van de complexiteit en diversiteit van het verplaatsingspatroon – toch problemen. Deze werkwijze vereist aldus veel datacleaning achteraf.

Voorstel: Eerder de methodiek van OVG Vlaanderen volgen, waarbij een interviewer aan huis gaat met de vragenlijst en het eerste deel van de vragenlijst reeds schriftelijk afneemt van de respondent. Na afloop spoort de interviewer de respondent aan ook het verplaatsingsdagboekje – voor een bepaalde dag – in te vullen, waarbij de interviewer dit nadien terug komt ophalen. Bij het ophalen van het verplaatsingsdagboekje wordt ter plekke door de interviewer een nazicht en eventuele correctie gedaan – in overleg met de respondent – zodanig het verplaatsingsdagboekje zo goed mogelijk ingevuld is.

- **Tijdstip van de bevraging :**

Bemerking: de periode waarin het huidig onderzoek is afgenomen (m.n. april, mei, juni), is niet de meest ‘ideale’ periode; dit omwille van de vele feest- en verlofdagen⁵⁸, alsook de blokperiode (d.i. examens) voor studenten, die een invloed kunnen hebben op het mobiliteitsgedrag van de Gentenaar.

Voorstel: de meest optimale periode om een mobiliteitsonderzoek uit te voeren is oktober, gezien het mobiliteitsgedrag dan meer ‘normaal’ is.

⁵⁸ Gezien het verplaatsingsgedrag anders kan zijn op feest- en verlofdagen, alsook tijdens verlengde weekends die hierop volgen, werden geen verplaatsingsdagboekjes ingevuld voor de betreffende dagen.

- We wensen bijkomend op te merken dat een **vergelijking met de leefbaarheidsmonitor** van de stad Gent niet kan gemaakt worden. Laatstgenoemd onderzoek was immers niet enkel representatief op de parameters geslacht, leeftijd en stadsdeel, maar tevens op de parameter ECM. In huidig mobiliteitsonderzoek werd de parameter ECM niet als representativiteitscriterium meegenomen.

- **Vragenlijst deel Algemeen mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek:**

Ondanks de pretesting van de vragenlijst blijken een aantal vragen niet steeds 'duidelijk' en 'eenduidig' te zijn. In wat volgt wordt telkens een voorstel van aanpassing opgenomen; deze aanpassingen zijn evenwel van die aard dat ze een vergelijking van de resultaten van het huidig onderzoek met een vervolgmeting niet in de weg staan.

- **Vraag 4: Wat is je hoogst behaalde opleidingsniveau?**

Bemerking: voornamelijk jongere respondenten duiden het diploma aan van hun huidige opleiding in plaats van hun reeds voltooide opleiding.

Voorstel: bijkomend verduidelijken dat de respondent het hoogst behaalde diploma reeds op zak moet hebben.

- **Vraag 7: Wat is de postcode van je werk of school?**

Bemerking: sommige respondenten hebben geen 'vaste' werkplaats (b.v. leveranciers, bouwsector, ramenwassers, ...) en kunnen deze vraag niet beantwoorden.

Voorstel: in de antwoordmogelijkheden een onderscheid voorzien tussen respondenten die een vaste werkplaats hebben en zij die geen vaste werkplaats hebben.

- **Vraag 10: Is je fiets gegraveerd/geregistreerd?**

Bemerking: niet alle respondenten hebben een fiets. Een aantal van hen vullen deze vraag niet in, de overigen duiden 'neen' aan, terwijl dit eigenlijk 'niet van toepassing' betreft.

Voorstel: om de datacleaning te vergemakkelijken, kan bij deze vraag de antwoordoptie 'Ik heb geen fiets' opgenomen worden.

- **Vraag 15: Hoeveel keer werd gedurende de laatste 3 jaar – een fiets van jou – gestolen in Gent?**

Bemerking: een respondent gaf aan dat er 1,5 fietsen gestolen werden, met name 1 volledige fiets en 1 keer het wiel + zadel van zijn fiets.

Voorstel: doelstelling van de vraag (her)bekijken en vervolgens verduidelijken wat verstaan wordt onder 'een gestolen fiets'.

▪ **Vraag 18: Hoe was je betrokken bij het laatste ongeval en wie was je tegenpartij?**

Bemerking: deze vraag blijkt moeilijk om in te vullen.

Voorstel: de vraag opsplitsen in 2 subvragen, eerst de hoedanigheid van de respondent bevragen en vervolgens deze van de tegenpartij.

▪ **Vraag 27: Hoe verplaats jij je meestal naar en van je werk of school?**

Bemerking: deze vraag blijkt voor een aantal respondenten moeilijk om in te vullen, waarbij men 'meestal' en 'langste afstand' met elkaar verward.

Bijvoorbeeld: een respondent gaat 3 keer per week met de trein naar het werk (met fiets tot treinstation, met trein tot bestemming en vervolgens metro tot aan het werk); de overige twee werkdagen wordt de respondent opgepikt door een collega en carpoolt hij van zijn woonplaats tot aan de werkplaats. Meestal verplaatst hij zich met 'fiets-trein-metro', waarbij de langste afstand 'met de trein' wordt afgelegd. Sommige respondenten zullen echter 'met de wagen, als passagier' aanduiden, aangezien dit het vervoersmiddel is waarmee men de langste afstand aflegt.

Voorstel: een meer duidelijke omschrijving uitwerken die aangeeft dat eerst naar de frequentie dient gekeken te worden en daarbinnen naar het vervoersmiddel waarmee men de langste afstand aflegt.

▪ **Vraag 37: Ben je in het bezit van een rijbewijs B (wagen)?**

Bemerking: wordt hier ook een 'voorlopig rijbewijs B' onder verstaan?

Voorstel: opnemen ter verduidelijking.

○ **Vragenlijst deel Verplaatsingsdagboekje:**

Bemerking: een aantal respondenten noteren zeer korte verplaatsingen (hoofdzakelijk te voet), anderen noteren dit niet; bijvoorbeeld een verplaatsing te voet van thuis tot aan de geparkeerde wagen wat verderop in de straat, of het traject te voet van thuis tot aan de bushalte om de hoek, ...

Voorstel: overeenkomstig OVG Vlaanderen aangeven dat zeer korte verplaatsingen (d.i. minder dan 200 meter) niet genoteerd dienen te worden, zodanig iedereen dit op een zelfde wijze invult.

De vragen in het verplaatsingsdagboekje dienen ons inziens niet aangepast te worden, maar eerder de methodiek. Bovenstaande bemerking is immers slechts één voorbeeld van een vaak voorkomende (mis-)interpretatie. Het opteren voor een face-to-face methodiek (conform OVG Vlaanderen) zou de ruimte voor deze en andere (mis-)interpretaties reeds voor een groot deel minimaliseren (zie het eerste punt van de aanbevelingen 'Methode van bevraging verplaatsingsdagboekje').

6. Bijlagen

6.1 Vragenlijst



Vragenlijst Mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek

Codenummer

Datum van invullen:



Beste Gentenaar,

Graag willen wij een beroep doen op jouw medewerking aan het **Mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek**, dat in het kader van het Europese CIVITAS-project 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.

Indien je meewerkt aan dit onderzoek maak je kans om één van de vele mooie prijzen te winnen, zoals een citytrip naar Parijs voor 2 personen, een ploofiets, een fietsGPS, rail- en buspassen,

In dit onderzoek worden 1600 personen vanaf 10 jaar ondervraagd. **Jij werd op een toevallige 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. Market Analysis & Synthesis. Niemand behalve jezelf kan weten wat je hebt geantwoord.

Wie moet de vragenlijst invullen ?

De vragenlijst moet ingevuld worden door de persoon naar wie de vragenlijst is verzonden (zie naam op de enveloppe). De vragen moet je persoonlijk beantwoorden, zonder hulp van anderen. Als je de vraag niet goed begrijpt, mag je natuurlijk wel uitleg vragen aan iemand (vb. aan je ouders) maar we willen wel jouw mening weten.

Hoe invullen ?

Lees steeds rustig de volledige vraag en alle bijgevoegde commentaren vooraleer te antwoorden. Telkens wordt aangegeven hoe je moet antwoorden: ofwel een cijfer omcirkelen, ofwel een kruisje in de juiste kolom plaatsen ofwel een antwoord noteren.

Je kunt de vragenlijst op twee manieren invullen :

- op papier : vul de vragenlijst in en stuur hem gratis terug in de bijgevoegde enveloppe. Je hoeft dus geen postzegel te kleven.
- Via het internet : ga naar <http://www.gent-mobiliteit.masresearch.eu> en geef de code op die je terugvindt in de brief.

Indien 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 31 43 78).

**Jouw mening is voor ons belangrijk.
Wij danken je van harte voor jouw medewerking !**



Deel 1 : Algemeen gedeelte

Vraag 1: Ben je? (Kruis één antwoord aan)

- Jongen/man
- Meisje/vrouw

Vraag 2: Wat is jouw geboortjaar? (Vul in)

19 | _ | _ |

Vraag 3: Welke omschrijving past het best bij je woonsituatie? (Slechts één antwoord)

- Ik woon alleen
- Ik woon zonder partner en met kinderen
- Ik woon bij mijn ouders in een één-oudergezin
- Ik woon bij mijn ouders in een twee-oudergezin
- Ik woon samen met een partner (gehuwd of niet) maar zonder kinderen
- Ik woon samen met een partner (gehuwd of niet) en met kinderen
- Andere woonsituatie

Vraag 4: Wat is je hoogst behaalde opleidingsniveau? (Kruis aan)

- Geen
- Lager onderwijs
- Buitengewoon onderwijs (BUSO)
- Lager beroeps of technisch onderwijs (BSO, TSO)
- Hoger beroeps of technisch onderwijs (BSO, TSO)
- Lager middelbaar onderwijs (ASO)
- Hoger middelbaar onderwijs (ASO)
- Hoger niet-universitair onderwijs korte type (Bachelor)
- Hoger niet-universitair onderwijs lange type
- Universitair onderwijs (Master, Licenciaat)

Vraag 5: Wat is jouw huidig statuut van tewerkstelling? (Kruis aan)

- | | |
|---|--------------------------------------|
| <input type="radio"/> Student | <input type="radio"/> Bediende |
| <input type="radio"/> Huisman/vrouw | <input type="radio"/> Ambtenaar |
| <input type="radio"/> (Brug)gepensioneerd | <input type="radio"/> Kaderpersoneel |
| <input type="radio"/> Arbeidsongeschikt | <input type="radio"/> Zelfstandige |
| <input type="radio"/> Werkzoekende | <input type="radio"/> Vrij beroep |
| <input type="radio"/> Arbeider | <input type="radio"/> Andere: |

Vraag 6: Wat is de postcode en straatnaam van je woonplaats?

Postcode :

Straatnaam :

Vraag 7: Wat is de postcode van je werk of school?

Postcode :

- Niet van toepassing - ik ga niet naar school / werk



Deel 1 : Mobiliteitsbeleving in Gent

Vraag 8: In welke mate ga je akkoord met de volgende uitspraken? (Kruis aan)

	Helemaal akkoord	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord	Helemaal niet akkoord	Niet van toepassing
Ik vind het aangenaam wandelen in mijn buurt	0	0	0	0	0	0
De voetpaden in mijn buurt zijn goed onderhouden (geen plassen, losse stenen, ...)	0	0	0	0	0	0
In mijn buurt is er weinig hinder op het voetpad (paaltjes, fietsen tegen gevel,...)	0	0	0	0	0	0
Ik voel mij veilig op de fiets in mijn buurt	0	0	0	0	0	0
De fietspaden in mijn buurt zijn goed onderhouden	0	0	0	0	0	0
Ik heb voldoende fietsparkeerplaats in mijn buurt	0	0	0	0	0	0
In mijn buurt rijden er voldoende aantal bussen/trams	0	0	0	0	0	0
De bus-/tramhaltes in mijn buurt zijn goed uitgerust (schuilhokje, vuilbak, ...)	0	0	0	0	0	0
De bus-/tramhaltes in mijn buurt zijn voldoende toegankelijk voor iedereen (voor rolstoel, kinderwagen, ...)	0	0	0	0	0	0
In mijn buurt voel ik me met de wagen veilig in het verkeer	0	0	0	0	0	0
Ik volg de aangegeven routes op de digitale borden	0	0	0	0	0	0
Bij grote verkeersdrukte volg ik de aangegeven <u>alternatieve</u> routes op de digitale borden	0	0	0	0	0	0
Er zijn voldoende parkeerplaatsen voor auto's in mijn buurt	0	0	0	0	0	0
Ik kan vlot laden en lossen in mijn buurt	0	0	0	0	0	0
Ik ervaar in mijn buurt weinig geluidshinder van het verkeer	0	0	0	0	0	0

Vraag 9: Indien je nog opmerkingen en suggesties hebt over bovenstaande uitspraken, dan kan je dit hieronder neerschrijven.

.....



Aan de hand van de onderstaande vragen wensen we een beeld te krijgen van FIETSDIEFSTALLEN in Gent.

Vraag 10: Is je fiets gegraveerd/geregistreerd? (Kruis aan)

- Ja
- Neen

Vraag 11: Werd je fiets al eens gestolen in Gent? (Kruis aan)

- Ja, maar dat is langer dan 3 jaar geleden
- Ja, de laatste 3 jaar is mijn fiets wel eens gestolen
- Neen -> ga naar vraag 16

Vraag 12: Heb je bij de laatste fietsdiefstal aangifte gedaan bij de politie? (Slechts één antwoord aankruisen)

- Ja, bij de politie zelf -> ga naar vraag 14
- Ja, elektronisch via policeonweb.be -> ga naar vraag 14
- Neen

Vraag 13: Waarom heb je geen aangifte gedaan? (Kruis aan)

- Ik had geen tijd om naar het politiekantoor te gaan
- Ik wist niet dat je je ook via policeonweb.be kon aanmelden (ik ken policeonweb.be niet)
- Het policeonweb.be is niet gebruiksvriendelijk
- Het heeft toch geen zin
- Andere:

Vraag 14: Heb je de fiets die het laatst gestolen was, terug gevonden? (Slechts één antwoord aankruisen)

- Ja, ik heb mijn gestolen fiets terug gevonden via het fietsendepot van de Stad Gent
- Ja, ik heb mijn gestolen fiets op een andere manier terug gevonden
- Neen

Vraag 15: Hoeveel keer werd gedurende de laatste 3 jaar - een fiets van jou - gestolen in Gent?

..... (Vul aantal fietsdiefstallen in die in Gent hebben plaatsgevonden)

Vraag 16: Heb je zelf wel eens een fiets gestolen in Gent? (Kruis aan. Het antwoord dat jij ons geeft, blijft strikt vertrouwelijk.)

- Ja
- Neen



Aan de hand van de onderstaande vragen wensen we een beeld te krijgen van AANGIFTE VAN ONGEVALLen in Gent.

Vraag 17: Was je eens betrokken bij een ongeval in Gent (als voetganger, (brom-)fietser, motorrijder, automobilist of als passagier) ? (Kruis aan)

- Ja, maar dat is langer dan 3 jaar geleden
- Ja, de laatste 3 jaar was ik betrokken bij een ongeval in Gent
- Neen -> ga naar vraag 22

Vraag 18: Hoe was je betrokken bij het laatste ongeval en wie was je tegenpartij? (Kruis aan - meerdere antwoorden mogelijk)

	Mijn tegenpartij was een :						
	auto	tram-/bus	fiets	voetganger	bromfiets	motor	andere (bv. tramsporen, paaltje, ...)
Ik was voetganger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik was fietser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik was bromfietser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik was motorrijder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik was automobilist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik was passagier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vraag 19: Wat was de ernst van je laatste ongeval in Gent? (Slechts één antwoord aankruisen)

- Enkel stoffelijke schade
- Ik was licht gewond, maar moest niet naar de dokter
- Ik was licht gewond, en moest naar de dokter of het ziekenhuis voor de eerste verzorging
- Ik was zwaar gewond en verbleef meer dan 24 uur in het ziekenhuis

Vraag 20: Heb je bij het laatste ongeval aangifte gedaan bij de politie? (Kruis aan)

- Ja -> ga naar vraag 22
- Neen

Vraag 21: Waarom heb je geen aangifte gedaan? (Kruis aan)

- Ik had geen tijd om naar het politiekantoor te gaan
- Het heeft toch geen zin
- Andere:



Deel 3 : Mobiliteitsbeleid in Gent

Vraag 22: In welke mate heb je al gehoord van volgende initiatieven en Gentse stadsdiensten?

	Helemaal niet	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"/>
Fietstrommels ¹	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fietskluisen ²	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fietsendepot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
MaxMobiel – Fietspunt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Student&Mobiliteit (gele fietsenverhuur)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wandelroutekaart (kaart waarop de wandeltijden zijn aangeduid)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gentse fietsrouteplanner waar je routes kunt uitstippelen waarbij je kasseien of tramsporen kunt vermijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
www.gentfietst.be voor alle vragen over fietsen in Gent	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autodelen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Extra fietsenstallingen bij evenementen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vraag 23: In welke mate gaat je akkoord met de volgende stellingen?

	Helemaal akkoord	Akkoord	Neutraal / geen mening	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"/>
Gent is een fietsstad	<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"/>
Ik krijg voldoende informatie 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"/>
Ik krijg voldoende informatie over de mobiliteitsveranderingen en plannen	<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"/>
Ik kan mijn mening zeggen over veranderingen in de buurt, zoals de heraanleg van wegen, nieuwe projecten,...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er is een fietsvriendelijk beleid in Gent	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

¹ *Fietstrommels zijn overdekte afgesloten boxen in woonomgevingen waarin 4 à 5 fietsen veilig kunnen worden opgeborgen. De trommel wordt door meerdere gebruikers gedeeld, je krijgt als gebruiker een sleutel.*

² *Fietskluisen zijn kleine afgesloten boxen in parkings of op P+R parkings waarin je, als pendelaar, een fiets veilig kan opbergen. In zo'n box is er slechts plaats voor 1 fiets, enkel jij beschikt over een sleutel.)*

ALS JE DEZE VRAGENLIJST VOLLEDIG INVULT, MAAK JE KANS OP MOOIE PRIJZEN ZOALS EEN CITYTRIP VOOR 2 PERSONEN NAAR PARIJS !!



Vraag 24: Indien je nog opmerkingen en suggesties hebt in verband met bovenstaande uitspraken, dan kan je dit hieronder neerschrijven.

.....
.....

Deel 4 : Verplaatsingsgedrag

Vraag 25: Hoeveel auto's, motors, bromfietsen en fietsen zijn er in het gezin? (Kruis aan en vul in)

- Eigen wagen :
- Bedrijfswagens :
- Motors :
- Bromfietsen :
- Fietsen :

Vraag 26: Is er in het gezin een elektrisch voertuig? (Kruis aan - meerdere antwoorden mogelijk)

- Neen
- Ja, er is in het gezin een elektrische wagen
- Ja, er is in het gezin een elektrische bromfiets
- Ja, er is in het gezin een elektrische fiets

Vraag 27: Hoe verplaats jij je meestal naar en van je werk of school? (Duid één vervoermiddel aan, namelijk het vervoermiddel waarmee je **de langste** afstand aflegt.)

- | | |
|--|--|
| <input type="radio"/> Met de auto, als chauffeur | <input type="radio"/> Met de auto, als passagier |
| <input type="radio"/> Met de motor | <input type="radio"/> Met de bromfiets |
| <input type="radio"/> Met de fiets | <input type="radio"/> Met de tram / bus |
| <input type="radio"/> Met de trein | <input type="radio"/> Te voet |
| <input type="radio"/> Ander, welk:..... | <input type="radio"/> Niet van toepassing |

Vraag 28: Welke afstand (totaal) leg je af naar je werkplaats of school (enkele rit)?

..... km (Vul de afstand in kilometer in) (voorbeeld: 5,7 km)

Vraag 29: Hoeveel tijd heb je tijdens de schooldagen nodig om de afstand -van deur tot deur- naar je werkplaats of school af te leggen (enkele rit)?

.....min (Vul de tijd in minuten in) (voorbeeld: 62 min)



Vraag 30: Waar zet jij en je gezin thuis meestal de fiets(en) (zowel je gewone fiets als koersfiets, mountainbike, ...)? (Per fiets slechts één antwoord aankruisen)

	Fiets 1	Fiets 2	Fiets 3	Fiets 4
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Op straat in een openbare fietsenstalling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In een fietsentrommel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Binnenshuis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In een (gehuurde) garage, schuurtje, tuinhuisje, ... bij mijn woning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Buiten op eigen terrein (oprit, tuin, ...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Elders, waar :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Niet van toepassing – ons gezin beschikt niet over een fiets(en)

Vraag 31: Indien je met de fiets naar je werk of school gaat, waar parkeer je meestal je fiets op je werk of school? (Slechts één antwoord aankruisen)

- Op straat tegen de gevel of op het voetpad
- Op straat in een openbare fietsenstalling
- In een fietsenstalling op het private terrein (van de school of werk)
- Ander, waar:
- Niet van toepassing

Vraag 32: Hoe vaak gebruik je de fiets om je te verplaatsen naar de volgende bestemmingen? (Kruis aan)

	Dagelijks	3 tot meer keren per week	1 tot 2 keer per week	1 tot enkele keren per maand	1 tot enkele keren per jaar	Nooit
Werk	<input type="radio"/>	<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"/>	<input type="radio"/>
Iets/iemand wegbrengen/afhalen (vb. kinderen naar school brengen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diensten (vb. dokter, bank, ...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Boodschappen doen (vb. bakker, slager,...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vrije tijd: culturele zaken, bioscoop-bezoek, restaurant, shoppen, bezoek brengen, ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fietstochten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vraag 33: Heb je een abonnement voor het openbaar vervoer? (Kruis aan)

- Ja
- Neen -> ga naar vraag 36



Vraag 34: Voor welk openbaar vervoer heb je een abonnement? (Kruis aan - meerdere antwoorden mogelijk)

- Treinabonnement
- Bus-/tramabonnement van De Lijn
- Bus-/tram- of metro-abonnement van MIVB of TEC

Vraag 35: Krijg je een financiële tussenkomst van derden (werkgevers, overheden, ...) bij de aankoop van je abonnement voor het openbaar vervoer? (Kruis aan)

- Ja, het volledige bedrag
- Ja, maar niet het volledige bedrag
- Neen

Vraag 36: Hoe vaak gebruik je het openbaar vervoer (tram/bus of trein) om je te verplaatsen naar de volgende bestemmingen? (Kruis aan)

	Dagelijks	3 tot meer keren per week	1 tot 2 keer per week	1 tot enkele keren per maand	1 tot enkele keren per jaar	Nooit
Werk	<input type="radio"/>	<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"/>	<input type="radio"/>
Iets/iemand wegbrengen/afhalen (vb. kinderen naar school brengen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diensten (vb. dokter, bank, ...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Boodschappen doen (vb. bakker, slager, ...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vrije tijd: culturele zaken, bioscoop-bezoek, restaurant, shoppen, bezoek brengen, ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vraag 37: Ben je in het bezit van een rijbewijs B (wagen) ? (Kruis aan)

- Ja
- Neen

Vraag 38: Waar parkeer je in de buurt van je woning meestal je wagen? (Kruis aan)

Indien je zelf niet over een wagen beschikt, maar een gezinslid wel, kruis dan aan waar zij/hij meestal zijn/haar wagen parkeert.

		Wagen 1	Wagen 2	Wagen 3
Op straat	-> ga naar vraag 39	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Op straat, hoewel ik over een parkeergarage beschik	-> ga naar vraag 39	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In een privé garage of parkeerplaats op eigen terrein	-> ga naar vraag 40	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In de openbare parkeergarage	-> ga naar vraag 40	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Vraag 39: Je parkeert je wagen op straat. Waar precies parkeer je meestal je wagen?
(Slechts één antwoord aankruisen)

Indien je zelf niet over een wagen beschikt, maar een gezinslid wel, kruis dan aan waar hij/zij meestal zijn/haar wagen parkeert.

- In een straat met betalend parkeren
- In een straat met blauwe zone
- In de voorbehouden bewonersparkeerplaatsen
- In een straat waar je niet moet betalen en ook geen parkeerschijf moet leggen

Vraag 40: Indien je met de wagen naar je werk of school gaat, waar parkeer je meestal je wagen op je werk of school? (Slechts één antwoord aankruisen)

- Op straat -> ga naar vraag 41
- Op straat, hoewel er parkeerruimte voorzien is door mijn werkgever of school -> ga naar vraag 41
- In de garage of private parkeerplaats van mijn werk of school -> ga naar vraag 42
- In een publieke parkeergarage -> ga naar vraag 42
- Op een P+R parking -> ga naar vraag 42
- Niet van toepassing -> ga naar vraag 42

Vraag 41: Je parkeert in de omgeving van je werk of school je wagen op straat. Waar precies parkeer je meestal je wagen? (Slechts één antwoord aankruisen)

- In een straat met betalend parkeren
- In een straat met blauwe zone
- In de voorbehouden bewonersparkeerplaatsen
- In een straat waar je niet moet betalen en ook geen parkeerschijf moet leggen
- Niet van toepassing

Vraag 42: Hoe vaak gebruik je de wagen om je te verplaatsen naar de volgende bestemmingen? (Kruis aan)

	Dagelijks	3 tot meer keren per week	1 tot 2 keer per week	1 tot enkele keren per maand	1 tot enkele keren per jaar	Nooit
Werk	<input type="radio"/>	<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"/>	<input type="radio"/>
Iets/iemand wegbrengen/afhalen (vb. kinderen naar school brengen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diensten (vb. dokter, bank, ...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Boodschappen doen (vb. bakker, slager, ...)	<input type="radio"/>	<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"/>	<input type="radio"/>



VERPLAATSINGSDAGBOEKJE
(ouders mogen hun kinderen helpen bij invullen)

In dit laatste deel van de vragenlijst, moet je op de volgende bladzijden per bladzijde een tabel invullen met de gegevens van ELKE verplaatsing die je maakt op een welbepaalde door ons opgegeven dag (zie verder).

Op basis van deze gegevens weten wij hoeveel verplaatsingen de Gentenaars doen per soort van bestemming en gebruikte vervoermiddel maar ook welke de vertrek- en aankomsturen zijn, de afstand, de reisduur enz.

Wij weten dat het correct invullen van deze gegevens de nodige inspanningen en tijd wat van je vraagt maar jouw antwoorden zijn zeer belangrijk voor het onderzoek !! Mogen wij je daarom vragen de vragenlijst verder te blijven invullen waardoor je ook nog kans blijft maken om één van de vele mooie prijzen te winnen, zoals een citytrip naar Parijs voor 2 personen, een plooi-fiets, een fietsGPS, rail- en buspassen,

Voordat je verdergaat, lees zéér 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.

Let op: één verplaatsing kan met meerdere voertuigen gemaakt worden !

Bijvoorbeeld 1 - VOLWASSENEN	Bijvoorbeeld 1 - JONGEREN
Om naar je werk in Brussel (bv. achter het Koninklijk Paleis) te gaan, ga je voet van je thuis naar de tramhalte waar je de tram neemt naar het station in Gent. Dan neem je de trein naar Brussel. Vanaf het aankomststation in Brussel (bv. Brussel Centraal), rijd je met de metro naar het Paleis. Daarna moet je nog even stappen voordat je op je werk bent.	Om naar school te gaan, vertrek je thuis te voet naar de bushalte om daar de bus te nemen. Als je van de bus afstapt, moet je nog te voet naar je school stappen.
In de tabel duid je dan aan : - (hoofd)doel : werken - plaats waar je naartoe ging : adres van werkplaats - hoe je daar naartoe ging : te voet, de tram, de trein en te voet	In de tabel duid je dan aan : - (hoofd)doel : onderwijs (school) - plaats waar je naartoe ging : adres van school - hoe je daar naartoe ging : te voet, de bus, te voet
Dit is dus <u>één verplaatsing</u> waarbij je gebruik maakte van <u>3 vervoerswijzen</u> : te voet (2x) en de tram en de bus	Dit is dus <u>één verplaatsing</u> waarbij je gebruik maakte van <u>2 vervoerswijzen</u> : te voet (2x) en de bus

Deze gegevens worden GENOTEERD IN DE TABEL VAN DE EERSTE VERPLAATSING

ALS JE DEZE VRAGENLIJST VOLLEDIG INVULT, MAAK JE KANS OP MOOIE PRIJZEN ZOALS EEN CITYTRIP VOOR 2 PERSONEN NAAR PARIJS !!



2. Bij elke **nieuwe bestemming** is er sprake van een **nieuwe verplaatsing**. Wanneer je op weg ergens naar toe nog één of meerdere andere bestemmingen aandoet, dan zijn dit ook allemaal **aparte verplaatsingen**.

Als je het huis verlaat om naar het werk te gaan en je stopt onderweg bij een winkel om iets te komen (of kinderen naar school te brengen) en je reist dan verder naar het werk dan heb je **2 verplaatsingen** gedaan !!

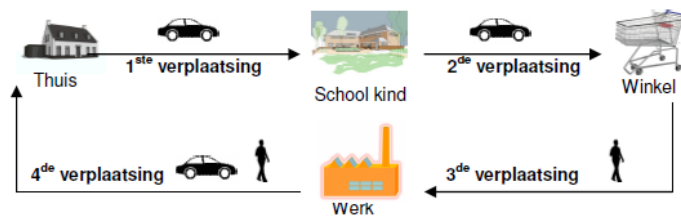
Let op : Ook hier zijn natuurlijk telkens meerdere vervoerswijzen mogelijk.

Bijvoorbeeld 2 - VOLWASSENEN	Bijvoorbeeld 2 - JONGEREN
<p>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. Dit zijn 3 verplaatsingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eerste verplaatsing = van thuis naar de school (woon-school-verplaatsing) 2. Tweede verplaatsing = van de school naar de winkel (school-winkel-verplaatsing) 3. Derde verplaatsing = van de winkel verder naar het werk (winkel-werk-verplaatsing). <p style="text-align: center;">***</p> <p>Je keert 's avonds van je werk terug naar huis - rechtstreeks - zonder tussenstop (dus niet de kinderen van school of opvang gaan ophalen en géén boodschappen gedaan). Je hebt dan één verplaatsing gemaakt.</p>	<p>Het is een schooldag - vrijdag en na de school ga je naar je sporttraining en 's avonds ga je met vrienden naar de bioscoop. In totaal maak je die dag 6 verplaatsingen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eerste verplaatsing = van thuis naar school 2. Tweede verplaatsing = van school naar huis 3. Derde verplaatsing = van thuis naar sporttraining 4. Vierde verplaatsing = van sporttraining naar huis 5. Vijfde verplaatsing = van thuis naar bioscoop 6. Zesde verplaatsing = van bioscoop naar huis
<p>TOTAAL gemaakte verplaatsingen</p> <p>Indien je 's avonds het huis niet meer verlaat, heb je in totaal voor die dag 4 verplaatsingen gemaakt. Je moet dan 4 TABELLEN invullen !!</p>	<p>TOTAAL gemaakte verplaatsingen</p> <p>In totaal heb je die dag 6 verplaatsingen gedaan. Je moet dan 6 TABELLEN invullen !!!</p>
<p>In de tabel van de EERSTE verplaatsing duid je dan aan :</p> <ul style="list-style-type: none"> - (hoofd)doel : iets / iemand wegbrengen / afhalen - plaats waar je naar toe ging : adres van de school van je kind - hoe je daar naartoe ging : met de wagen (van thuis naar school) <p>- één vervoerswijze : de wagen</p>	<p>In de tabel van de EERSTE verplaatsing duid je dan aan :</p> <ul style="list-style-type: none"> - (hoofd)doel : onderwijs - plaats waar je naar toe ging : adres van de school - hoe je daar naartoe ging : te voet en met de bus en te voet <p>- 2 vervoerswijzen : te voet (2x) en de bus</p>
<p>In de tabel van de TWEEDE verplaatsing duid je dan aan :</p> <ul style="list-style-type: none"> - (hoofd)doel : winkelen/boodschappen - plaats waar je naartoe ging : adres van winkel - hoe je daar naartoe ging : met de wagen (van school naar winkel) <p>- één vervoerswijze : de wagen</p>	<p>In de tabel van de TWEEDE verplaatsing duid je dan aan :</p> <ul style="list-style-type: none"> - (hoofd)doel : naar huis - plaats waar je naar toe ging : thuisadres - hoe je daar naartoe ging : te voet en met de bus en te voet <p>- 2 vervoerswijzen : te voet (2x) en de bus</p>



Bijvoorbeeld 2 – VOLWASSENEN	Bijvoorbeeld 2 - JONGEREN
<p>In de tabel van de DERDE verplaatsing duid je dan aan :</p> <ul style="list-style-type: none"> - (hoofd)doel : werken - plaats waar je naartoe ging : adres van werk in Gent Centrum - hoe je daar naartoe ging : te voet (van parking winkel tot werk) - één vervoerswijze : te voet 	<p>In de tabel van de DERDE verplaatsing duid je dan aan :</p> <ul style="list-style-type: none"> - (hoofd)doel : sport - plaats waar je naar toe ging :adres van sportclub - hoe je daar naartoe ging : met de fiets - één vervoerswijze : de fiets
<p>In de tabel van de VIERDE verplaatsing duid je dan aan :</p> <ul style="list-style-type: none"> - (hoofd)doel : naar huis - plaats waar je naartoe ging : thuisadres - hoe je daar naartoe ging : te voet (van werk tot parking winkel) en wagen (tot thuis) - 2 vervoerswijzen : te voet en wagen 	<p>In de tabel van de VIERDE verplaatsing duid je dan aan :</p> <ul style="list-style-type: none"> - (hoofd)doel : naar huis - plaats waar je naar toe ging :thuisadres - hoe je daar naartoe ging : met de fiets - één vervoerswijze : de fiets
	<p>In de tabel van de VIJFDE verplaatsing duid je dan aan :</p> <ul style="list-style-type: none"> - (hoofd)doel : ontspanning (bioscoop) - plaats waar je naar toe ging :plaats van bioscoop - hoe je daar naartoe ging : te voet, met tram, te voet - 2 vervoerswijzen : te voet (2x) en tram
	<p>In de tabel van de ZESDE verplaatsing duid je dan aan :</p> <ul style="list-style-type: none"> - (hoofd)doel : naar huis - plaats waar je naar toe ging : thuisadres - hoe je daar naartoe ging : met wagen - één vervoerswijze : met wagen (van ouders)

VOORBEELD 2 VOLWASSENEN => SCHEMATISCH VOORGESTELD





3. Het kan zijn dat je **voor je werk verplaatsingen** moet maken. 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**.

VERGEET NOOIT JE LAATSTE VERPLAATSING (bijvoorbeeld terug naar huis) TE NOTEREN !!!

GELIEVE AL JE VERPLAATSINGEN – DUS OOK DIEGENEN DIE JE TE VOET HEBT AFGELEGD, VANAF 5 UUR 'S MORGENS OP AFGELOPEN [RECHT HOEK] TOT DE VOLGENDE MORGEN 5 UUR TE NOTEREN

Vraag 43: Heb je op de INVULDAG (zie de opgegeven dag in de kader hierboven) een verplaatsing gemaakt? (Kruis aan)

- Ja -> ga naar vraag 45
 Neen

Vraag 44: Duid de reden aan waarom je geen enkele verplaatsing hebt gemaakt op de invuldag. (Kruis aan)

- 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:.....

INDIEN 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 !

GELIEVE DEZE INGEVULDE VRAGENLIJST TERUG TE STUREN NAAR HET ONDERZOEKSBUREAU M.A.S. IN DE BIJGEVOEGDE RETOUROMSLAG EN MAAK KANS OM EEN VAN DE VELE MOOIE PRIJZEN TE WINNEN (citytrip naar Parijs voor 2 personen, een plooi-fiets, een fietsGPS en nog veel méér).

JE MOET GEEN POSTZEGEL KLEVEN !!



Vraag 45: 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.

EERSTE VERPLAATSING																						
<p>Waar ben je vertrokken? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i></p>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																					
<p>Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2 ,... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i></p> uur min																					
<p>Wat ging je doen? <i>Geef het HOOFDdoel. Kruis aan - er is slechts 1 antwoord mogelijk</i></p>	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsingen voor je werk) <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Onderwijs 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 (bijvoorbeeld dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk.....																					
<p>Waar ging je naartoe? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i></p>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																					
<p>Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook indien te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde.</i> <i>Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer)</i> A = te voet B = met de fiets C = met de bus of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere...</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Vervoerswijze</th> <th style="width: 30%;">Afstand</th> <th style="width: 40%;">Reisduur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> </tbody> </table>	Vervoerswijze	Afstand	Reisduur	1. km uur min	2. km uur min	3. km uur min	4. km uur min	5. km uur min	6. km uur min
Vervoerswijze	Afstand	Reisduur																				
1. km uur min																				
2. km uur min																				
3. km uur min																				
4. km uur min																				
5. km uur min																				
6. km uur min																				
<p>Hoe laat ben je er aangekomen? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i></p> uur min																					
<p>Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt? <i>Kruis aan</i></p>	<input type="radio"/> Ja → ga naar de volgende tabel op volgende bladzijde <input type="radio"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst. <p style="text-align: center;">Hartelijk dank voor je medewerking !!</p>																					



TWEDE VERPLAATSING																									
<p>Waar ben je vertrokken? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i></p>	Postcode of gemeente: Straat:..... Indien buitenland, gemeente+land:.....																								
<p>Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i></p> uur min																								
<p>Wat ging je doen? <i>Geef het HOOFDdoel. Kruis aan - er is slechts 1 antwoord mogelijk</i></p>	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsingen voor je werk) <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Onderwijs 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 (bijvoorbeeld dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk.....																								
<p>Waar ging je naartoe? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i></p>	Postcode of gemeente: Straat:..... Indien buitenland, gemeente+land:.....																								
<p>Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook indien 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 H = andere...</i></p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Vervoerswijze</th> <th style="width: 30%;">Afstand</th> <th style="width: 40%;">Reisduur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table>	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
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																							
.....																							
<p>Hoe laat ben je er aangekomen? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i></p> uur min																								
<p>Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt? <i>Kruis aan</i></p>	<input type="radio"/> Ja → ga naar de volgende tabel op volgende bladzijde <input type="radio"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst. <p style="text-align: center;">Hartelijk dank voor je medewerking !!</p>																								



DERDE VERPLAATSING																									
Waar ben je vertrokken? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																								
Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i> uur min																								
Wat ging je doen? <i>Geef het HOOFDdoel. Kruis aan- er is slechts 1 antwoord mogelijk</i>	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsingen voor je werk) <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Onderwijs 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 (bijvoorbeeld dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk.....																								
Waar ging je naartoe? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																								
Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook indien 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 H = andere...</i>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">Vervoerswijze</th> <th style="width: 25%;">Afstand</th> <th style="width: 50%;">Reisduur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table>	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
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? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i> uur min																								
Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt? <i>Kruis aan</i>	<input type="radio"/> Ja → ga naar de volgende tabel op volgende bladzijde <input type="radio"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst. <p style="text-align: center;">Hartelijk dank voor je medewerking !!</p>																								



VIERDE VERPLAATSING																									
<p>Waar ben je vertrokken? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i></p>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																								
<p>Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i></p> uur min																								
<p>Wat ging je doen? <i>Geef het HOOFDdoel. Kruis aan- er is slechts 1 antwoord mogelijk</i></p>	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsingen voor je werk) <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Onderwijs 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 (bijvoorbeeld dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk.....																								
<p>Waar ging je naartoe? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i></p>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																								
<p>Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook indien te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde.</i> <i>Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer)</i> A = te voet B = met de fiets C = met de bus of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere...</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Vervoerswijze</th> <th style="width: 30%;">Afstand</th> <th style="width: 40%;">Reisduur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table>	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
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																							
.....																							
<p>Hoe laat ben je er aangekomen? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i></p> uur min																								
<p>Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt? <i>Kruis aan</i></p>	<input type="radio"/> Ja → ga naar de volgende tabel op volgende bladzijde <input type="radio"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst. <p style="text-align: center;">Hartelijk dank voor je medewerking !!</p>																								



VIJFDE VERPLAATSING																									
Waar ben je vertrokken? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																								
Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i> uur min																								
Wat ging je doen? <i>Geef het HOOFDdoel. Kruis aan- er is slechts 1 antwoord mogelijk</i>	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsingen voor je werk) <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Onderwijs 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 (bijvoorbeeld dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk.....																								
Waar ging je naartoe? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																								
Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook indien 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 H = andere...</i>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">Vervoerswijze</th> <th style="width: 25%;">Afstand</th> <th style="width: 50%;">Reisduur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table>	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
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? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i> uur min																								
Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt? <i>Kruis aan</i>	<input type="radio"/> Ja → <i>ga naar de volgende tabel op volgende bladzijde</i> <input type="radio"/> Neen → <i>dan eindigt hier de vragenlijst.</i> <p style="text-align: center;">Hartelijk dank voor je medewerking !!</p>																								



ZESDE VERPLAATSING																									
<p>Waar ben je vertrokken? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i></p>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																								
<p>Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i></p> uur min																								
<p>Wat ging je doen? <i>Geef het HOOFDdoel. Kruis aan- er is slechts 1 antwoord mogelijk</i></p>	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsingen voor je werk) <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Onderwijs 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 (bijvoorbeeld dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk.....																								
<p>Waar ging je naartoe? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i></p>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																								
<p>Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook indien te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde.</i> <i>Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer)</i> A = te voet B = met de fiets C = met de bus of tram D = met de trein E = met brommer/moto F = met de wagen G = met de wagen, als passagier H = andere...</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Vervoerswijze</th> <th style="width: 30%;">Afstand</th> <th style="width: 40%;">Reisduur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table>	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
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																							
.....																							
<p>Hoe laat ben je er aangekomen? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i></p> uur min																								
<p>Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt? <i>Kruis aan</i></p>	<input type="radio"/> Ja → ga naar de volgende tabel op volgende bladzijde <input type="radio"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst. <p style="text-align: center;">Hartelijk dank voor je medewerking !!</p>																								



ZEVENDE VERPLAATSING																									
<p>Waar ben je vertrokken? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i></p>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																								
<p>Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i></p> uur min																								
<p>Wat ging je doen? <i>Geef het HOOFDdoel. Kruis aan- er is slechts 1 antwoord mogelijk</i></p>	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsingen voor je werk) <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Onderwijs 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 (bijvoorbeeld dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk.....																								
<p>Waar ging je naartoe? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i></p>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																								
<p>Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook indien 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 H = andere...</i></p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Vervoerswijze</th> <th style="width: 30%;">Afstand</th> <th style="width: 40%;">Reisduur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table>	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
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																							
.....																							
<p>Hoe laat ben je er aangekomen? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i></p> uur min																								
<p>Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt? <i>Kruis aan</i></p>	<input type="radio"/> Ja → ga naar de volgende tabel op volgende bladzijde <input type="radio"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst. <p style="text-align: center;">Hartelijk dank voor je medewerking !!</p>																								



ACHTSTE VERPLAATSING																									
Waar ben je vertrokken? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																								
Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i> uur min																								
Wat ging je doen? <i>Geef het HOOFDdoel. Kruis aan - er is slechts 1 antwoord mogelijk</i>	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsingen voor je werk) <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Onderwijs 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 (bijvoorbeeld dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk.....																								
Waar ging je naartoe? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																								
Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook indien 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 H = andere...</i>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Vervoerswijze</th> <th style="width: 30%;">Afstand</th> <th style="width: 40%;">Reisduur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table>	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
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? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i> uur min																								
Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt? <i>Kruis aan</i>	<input type="radio"/> Ja → <i>ga naar de volgende tabel op volgende bladzijde</i> <input type="radio"/> Neen → <i>dan eindigt hier de vragenlijst.</i> <p style="text-align: center;">Hartelijk dank voor je medewerking !!</p>																								



NEGENDE VERPLAATSING																									
Waar ben je vertrokken? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																								
Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i> uur min																								
Wat ging je doen? <i>Geef het HOOFDdoel. Kruis aan- er is slechts 1 antwoord mogelijk</i>	<input type="radio"/> Naar huis <input type="radio"/> Zakelijke verplaatsing (verplaatsingen voor je werk) <input type="radio"/> Werken <input type="radio"/> Onderwijs 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 (bijvoorbeeld dokter, bank, ...) <input type="radio"/> Iets anders, namelijk.....																								
Waar ging je naartoe? <i>Vul zo nauwkeurig mogelijk in</i>	Postcode of gemeente: Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente+land:.....</i>																								
Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook indien 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 H = andere...</i>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Vervoerswijze</th> <th style="width: 30%;">Afstand</th> <th style="width: 40%;">Reisduur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>..... km</td> <td>..... uur min</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table>	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
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? <i>Noteer 1, 2 ,... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur</i> uur min																								
Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt? <i>Kruis aan</i>	<input type="radio"/> Ja → <i>Hoeveel bijkomende verplaatsingen?</i> <input type="radio"/> Neen → <i>dan eindigt hier de vragenlijst.</i> <p style="text-align: center;">Hartelijke dank voor je medewerking !!</p>																								

Hartelijk dank voor jouw medewerking

6.2 Begeleidende brief



Departement Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit en Openbaar Domein

Mobiliteitsbedrijf



contactpersoon	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
Begga Van Cauwenberge			Mei 2012
09 266 29 83			
begga.vancauwenberge@gent.be			

Beste Jan-Paul Vanspauwen,

U bent één van de 6.000 Gentenaren die willekeurig werd uitgekozen om deel te nemen aan het **mobilitateits- en verplaatsingsonderzoek** van de Stad Gent. We willen u graag **uitnodigen de vragenlijst** in bijlage **in te vullen**. Dat vergt even van uw tijd, maar voor het stadsbestuur levert het onderzoek een schat aan informatie op over hoe de Gentenaars (jongeren én volwassenen) de mobiliteit in hun buurt ervaren en hoe vaak en om welke redenen zij zich verplaatsen.

Indien u meewerkt aan dit onderzoek, maakt u kans om **één van de vele mooie prijzen te winnen**, zoals een citytrip naar Parijs voor 2 personen, een ploofiets, een fietsGPS, rail- en buspassen, Vergeet dan ook niet de bijgevoegde antwoordbrief in te vullen !

Gelieve de ingevulde vragenlijst terug te sturen uiterlijk tegen **5 juni 2012** in bijgevoegde enveloppe. U hoeft geen postzegel te kleven.

Beantwoord de vragenlijst liefst dadelijk omdat er gevraagd wordt ook gegevens te noteren van verplaatsingen die u gedaan heeft afgelopen **DINSDAG**.

Bezoekadres
Sint-Michielsplein 9
9000 Gent
Tel. 09 266 28 00
Fax 09 266 28 99
E-mail
mobiliteit@gent.be
Internet www.gent.be
Bereikbaar
Bus 3/17/18/38/39
(halte Poel)
Correspondentieadres
Stadhuis
Botemarkt 1
BE-9000 Gent
In uw antwoord graag ons kenmerk vermelden

U kunt er ook voor kiezen om deze vragenlijst **via het internet** in te vullen. Hiervoor gebruikt u het volgende internetadres : <http://www.gent-mobiliteit.masresearch.eu>. De code die u hiervoor moet ingeven, is: **XXXXXX**. Deze code vindt u ook terug op de eerste pagina van de vragenlijst.

Op de achterzijde van deze brief vindt u belangrijke informatie over dit onderzoek en de vragenlijst.

We danken u alvast voor uw medewerking.

Met vriendelijke groeten

De stadssecretaris

Paul Teerlinck

Voor de burgemeester
(bij delegatiebesluit van 26 september 2011)

Martine De Regge
Schepen van Openbare Werken en Mobiliteit

gh

geadresseerde	ons kenmerk	datum	bladnummer
			2

- Op de briefomslag vindt u de naam van de persoon van het gezin die gekozen is om de vragenlijst in te vullen. Het is belangrijk dat deze persoon zelf de vragenlijst invult, en niet iemand anders (jongeren kunnen natuurlijk wel hulp vragen aan hun ouders). Meer uitleg over het invullen vindt u in de vragenlijst zelf.
- Uw medewerking aan dit onderzoek is vrijwillig en er zullen uiteraard geen nadelige gevolgen zijn wanneer u eventueel toch niet zou kunnen meewerken. Ook bij het invullen van de vragenlijst staat het u volledig vrij vragen al dan niet te beantwoorden. Wees wel spaarzaam met vragen openlaten; een vragenlijst is enkel bruikbaar voor het onderzoek indien 95 % van de voor u van toepassing zijnde vragen zijn ingevuld.
- De antwoorden die u ons geeft, blijven strikt vertrouwelijk en worden anoniem verwerkt, met respect voor de privacywetgeving. In geen geval worden uw persoonlijke gegevens vrijgegeven. Enkel de globale resultaten van het onderzoek zullen worden bekendgemaakt.
- **Om in aanmerking te komen voor de verloting van één van de mooie prijzen, vragen wij u bijgevoegde antwoordbrief in te vullen.** De adresgegevens die u ons bezorgt om in aanmerking te komen voor de verloting, worden bij ontvangst gescheiden van de vragenlijst en enkel gebruikt voor de verloting. Daarna worden uw adresgegevens vernietigd !!
- De code die in de brief en op de vragenlijst vermeld wordt, is enkel bedoeld om u een herinneringsbrief te kunnen sturen, mocht u vergeten zijn de vragenlijst in te vullen.
- Het onderzoek wordt uitgevoerd door het onafhankelijke onderzoeksbureau M.A.S. uit Leuven.
- Indien u vragen heeft of hulp nodig heeft met het invullen van de vragenlijst, kan u steeds terecht bij Anita Claes van het studie bureau M.A.S. (anita.claes@masresearch.be; ☎ 016 31 43 78).

**Uw mening is voor ons belangrijk.
Wij danken u van harte voor uw medewerking !**

6.3 Herinneringsbrief



Departement Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit en Openbaar Domein

Mobiliteitsbedrijf



contactpersoon
Begga Van Cauwenberge
09 266 29 83
begga.vancauwenberge@gent.be

uw kenmerk ons kenmerk

datum
Mei 2012

Beste Jan-Paul Vanspauwen,

Ongeveer een week geleden hebt u van ons een vragenlijst ontvangen in verband met het **mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek** van de Stad Gent. De vragenlijst werd verstuurd naar 6.000 Gentenaars die op toevallige wijze werden uitgekozen. Aan de hand van deze vragenlijst willen we te weten komen hoe en om welke redenen de Gentse inwoners (jongeren én volwassenen) zich verplaatsen en hoe zij de mobiliteit in hun buurt ervaren.

Indien u deze vragenlijst reeds ingevuld hebt, willen wij u alvast hartelijk danken voor uw medewerking. **Indien u de vragenlijst nog niet ingevuld hebt, willen we u vragen dit toch nog te doen.** Uw deelname aan dit onderzoek is nog steeds heel welkom! Om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van het verplaatsingsgedrag van de Gentenaars is het belangrijk dat we antwoord krijgen van zoveel mogelijk mensen. Alleen op die manier kunnen we goede besluiten trekken.

Mogen wij u dan vragen de vragenlijst alsnog in te vullen en ze zo snel als mogelijk terug te sturen? Hierdoor maakt u ook kans om één van de vele mooie prijzen te winnen, zoals een citytrip naar Parijs voor 2 personen, een plooi-fiets, een fietsGPS, rail- en buspassen, enz.

Beantwoord de vragenlijst liefst dadelijk omdat er gevraagd wordt ook gegevens te noteren van verplaatsingen die u gedaan heeft afgelopen **DINSDAG**.

Bezoekadres
Sint-Michielsplein 9
9000 Gent
Tel. 09 266 28 00
Fax 09 266 28 99
E-mail
mobiliteit@gent.be
Internet www.gent.be

U kunt er ook voor kiezen om deze vragenlijst **via het internet** in te vullen. Hiervoor gebruikt u het volgende internetadres : <http://www.gent-mobiliteit.masresearch.eu>. De code die u hiervoor moet ingeven, is : **XXXXXX**. Deze code vindt u ook terug op de eerste pagina van de vragenlijst.

Bereikbaar
Bus 3/17/18/38/39
(halte Poel)
Correspondentieadres
Stadhuis
Botermarkt 1
BE-9000 Gent
In uw antwoord graag ons kenmerk vermelden

Indien u de vragenlijst niet meer vindt (of misschien niet heeft ontvangen), gelieve dan contact op te nemen met Anita Claes van het studie bureau M.A.S. (anita.claes@masresearch.be; ☎ 016/314378). Zij bezorgt u zo snel mogelijk een nieuw exemplaar.

We danken u alvast voor uw medewerking.

Met vriendelijke groeten

De stadssecretaris

Paul Teerlinck

Voor de burgemeester
(bij delegatiebesluit van 26 september 2011)

Martine De Regge
Schepen van Openbare Werken en mobiliteit

6.4 Antwoordbrief voor de verloting



Departement Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit en Openbaar Domein

Mobiliteitsbedrijf



contactpersoon
Begga Van Cauwenberge
09 266 29 83
begga.vancauwenberge@gent.be

uw kenmerk

ons kenmerk

datum

ANTWOORDBRIEF

Om in aanmerking te komen voor de verloting van één van de vele mooie prijzen, zoals een citytrip naar Parijs voor 2 personen, een plooi fiets, een fietsGPS, rail- en buspassen, ... vragen wij u om dit formulier, samen met de vragenlijst, volledig ingevuld aan ons terug te bezorgen in de bijgevoegde omslag – u moet geen postzegel kleven! De adresgegevens die u hier invult, worden gescheiden van uw vragenlijst op het moment van ontvangst, en worden enkel gebruikt voor de eventueel gewonnen prijs toe te sturen. De verloting zal gebeuren in juni.

Bezoekadres

Sint-Michielsplein 9
9000 Gent

Tel. 09 266 28 00

Fax 09 266 28 99

E-mail

mobiliteit@gent.be

Internet www.gent.be

Bereikbaar

Bus 3/17/18/38/39

(halte Poel)

Correspondentieadres

Stadhuis

Botemarkt 1

BE-9000 Gent

In uw antwoord graag ons

kenmerk vermelden

Naam :

Voornaam :

Adres:

(straat + huisnr. + eventueel busnr.)

Postcode :

Gemeente :

6.5 Protocol (handleiding) voor cleaning

6.5.1 Algemene verplaatsingsbevraging

Deel 1 : Algemeen gedeelte

Vraag 1: Ben je?

--

Vraag 2: Wat is jouw geboortjaar?

- Geldigheid controleren: respondent moet minimaal 10 en maximaal 79 jaar oud zijn (geboortjaar van 1932 tem 2002).
- Coherentie-controle met vraag 3, 4, 5, 18, 27 en 37.

Vraag 3: Welke omschrijving past het best bij je woonsituatie?

- Coherentie-controle met vraag 2.

Bijvoorbeeld: respondent is 15 jaar en stelt 'Ik woon samen met een partner (gehuwd of niet), maar zonder kinderen' → hercoderen naar 'ik woon bij mijn ouders in een tweeoudergezin'.

Vraag 4: Wat is je hoogst behaalde opleidingsniveau?

- Coherentie-controle met vraag 2; met extra aandacht voor jongere respondenten die hun huidige opleiding reeds als 'behaald' beschouwen.

Bijvoorbeeld: respondent is 14 jaar en stelt 'Hoger middelbaar onderwijs' → hercoderen naar 'Lager onderwijs'.

Vraag 5: Wat is jouw huidig statuut van tewerkstelling?

- Coherentie-controle met vraag 2, 7, 27, 28, 29, 31, 32 (Werk / School), 36 (Werk / School), 40, 41 en 42 (Werk / School).

Bijvoorbeeld: een 'werkzoekende' respondent die alle vragen m.b.t. 'uit werken gaan' beantwoordt vanuit situatie in het (recente) verleden → alle vragen m.b.t. 'uit werken gaan' hercoderen als 'Niet van toepassing'.

Bij incoherentie, geval per geval bekijken. Indien het niet mogelijk blijkt de bron van de 'inconsequente antwoorden' op te sporen, dienen deze antwoorden als missing gehercodeerd te worden.

Vraag 6: Wat is de postcode en straatnaam van je woonplaats?

- Geldigheid controleren: respondent moet in Gent wonen (postcode 9000, 9030, 9031, 9032, 9040, 9041, 9042, 9050, 9051, 9052); schrijfwijze straatnaam controleren.

Vraag 7: Wat is de postcode van je werk of school?

- Geldigheid controleren: postcode moet bestaan; buitenland (i.c. Nederland) is mogelijk.
Indien postcode ontbreekt of niet bestaat: proberen afleiden op basis van gegevens verplaatsingsdagboekje (opgegeven adres bij 'Werken' / 'Onderwijs volgen') en/of vraag 28 (afstand tussen woonplaats en werkplaats/school bekijken).
- Coherentie-controle met vraag 2, 5, 27, 28, 29, 31, 32 (Werk / School), 36 (Werk / School), 40, 41 en 42 (Werk / School).

Deel 2 : Mobiliteitsbeleving in Gent

Vraag 8: In welke mate ga je akkoord met de volgende uitspraken?

Indien 2 antwoorden werden aangeduid → hercoderen als missing.

Vraag 9: Indien je nog opmerkingen en suggesties hebt over bovenstaande uitspraken, dan kan je dit hieronder neerschrijven.

--

Vraag 10: Is je fiets gegraveerd/geregistreerd?

- Coherentie-controle met vraag 25: indien geen fiets in het gezin en vraag 10 = 'Neen' of 'missing' → hercoderen als 'niet van toepassing'.

Vraag 11: Werd je fiets al eens gestolen in Gent?

- Indien zowel 'ja, maar dat is langer dan 3 jaar geleden' als 'Ja, de laatste 3 jaar is mijn fiets wel eens gestolen' zijn aangeduid → hercoderen naar 'Ja, de laatste 3 jaar is mijn fiets wel eens gestolen'.

Vraag 12: Heb je bij de laatste fietsdiefstal aangifte gedaan bij de politie?

- Coherentie-controle met vraag 11.

Vraag 13: Waarom heb je geen aangifte gedaan?

- Coherentie-controle met vraag 12, waarbij vraag 13 wordt aangepast aan vraag 12 (niet omgekeerd).
- 'Andere antwoorden' hercoderen in bestaande antwoordcategorie indien mogelijk; indien niet, als nieuwe antwoordcategorie toevoegen.

Vraag 14: Heb je de fiets die het laatst gestolen was, terug gevonden?

- Coherentie-controle met vraag 11.

Vraag 15: Hoeveel keer werd gedurende de laatste 3 jaar – een fiets van jou – gestolen in Gent?

- Coherentie-controle met vraag 11.
Indien vraag 11 = 'Ja, maar dat is langer dan 3 jaar geleden' → vraag 15 = '0'
Indien vraag 11 = 'Ja, de laatste 3 jaar is mijn fiets wel eens gestolen' en vraag 15 = '0'
→ vraag 15 = 'missing'

Vraag 16: Heb je zelf wel eens een fiets gestolen in Gent?

--

Vraag 17: Was je eens betrokken bij een ongeval in Gent (als voetganger, (brom-)fietser, motorrijder, automobilist of als passagier)?

- Indien zowel 'ja, maar dat is langer dan 3 jaar geleden' als 'Ja, de laatste 3 jaar was ik betrokken bij een ongeval in Gent' zijn aangeduid → hercoderen naar 'Ja, de laatste 3 jaar was ik betrokken bij een ongeval in Gent'.

Vraag 18: Hoe was je betrokken bij het laatste ongeval en wie was je tegenpartij?

- Coherentie-controle met vraag 2 en 17.
Respondent moet minstens 17 jaar zijn om als 'automobilist' bij een ongeval betrokken te zijn geweest → indien < 17 jaar, hercoderen naar 'passagier'.

Vraag 19: Wat was de ernst van je laatste ongeval in Gent?

- Coherentie-controle met vraag 17.

Vraag 20: Heb je bij het laatste ongeval aangifte gedaan bij de politie?

- Coherentie-controle met vraag 17.

Vraag 21: Waarom heb je geen aangifte gedaan?

- Coherentie-controle met vraag 20, waarbij vraag 21 wordt aangepast aan vraag 20 (niet omgekeerd).
- 'Andere antwoorden' hercoderen in bestaande antwoordcategorie indien mogelijk; indien niet, als nieuwe antwoordcategorie toevoegen.

Deel 3 : Mobiliteitsbeleid in Gent

Vraag 22: In welke mate heb je al gehoord van volgende initiatieven en Gentse stadsdiensten?

--

Vraag 23: In welke mate ga je akkoord met de volgende stellingen?

--

Vraag 24: Indien je nog opmerkingen en suggesties hebt in verband met bovenstaande uitspraken, dan kan je dit hieronder neerschrijven.

--

Deel 4 : Verplaatsingsgedrag

Vraag 25: Hoeveel auto's, motors, bromfietsen en fietsen zijn er in het gezin?

- Coherentie-controle met vraag 10, 26, 30 en 38. Ook vragen 27, 31, 32, 39, 40, 41 en 42 kunnen indicatie geven, maar antwoord kan wel betrekking hebben gehuurde fiets / wagen.

Voertuigen waarbij niks genoteerd is, kunnen vaak gelijkgesteld worden aan '0' i.p.v. 'missing'; doch steeds coherentie-check doen!

Vraag 26: Is er in het gezin een elektrisch voertuig?

- Coherentie-controle met vraag 25.

Vraag 27: Hoe verplaats jij je meestal naar en van je werk of school?

- Coherentie-controle met vraag 2 ('Met de auto, als chauffeur' kan pas vanaf 17 jaar → indien < 17 jaar = 'Met de auto, als passagier'), vraag 5 / 7 (respondent moet op dit moment schoolgaand of beroepsactief zijn) + vraag 25 (opgelet: wagen / fiets kan gehuurd zijn!), 32 (Werk / School), 36 (Werk / School), 37 (indien 'met de auto, als chauffeur' en 42 (Werk / School).

Vraag 28: Welke afstand (totaal) leg je af naar je werkplaats of school (enkele rit)?

- Coherentie-controle met vraag 5 (respondent moet op dit moment schoolgaand of beroepsactief zijn) + vraag 6-7 (coherent met afstand tussen postcode woonplaats en postcode werkplaats/school).

Indien antwoord ontbreekt of onmogelijk blijkt : proberen afleiden op basis van gegevens verplaatsingsdagboekje (opgegeven afstand bij 'Werken' / 'Onderwijs volgen').

Vraag 29: Hoeveel tijd heb je tijdens de schooldagen nodig om de afstand – van deur tot deur – naar je werkplaats of school af te leggen (enkele rit)?

- Geldigheid controleren: bijvoorbeeld 2 minuten om 30 kilometer (vraag 28) af te leggen is niet mogelijk. Indien onmogelijke waarde

Indien antwoord ontbreekt of onmogelijk blijkt : proberen afleiden op basis van gegevens verplaatsingsdagboekje (opgegeven reisduur bij 'Werken' / 'Onderwijs volgen').

Vraag 30: Waar zet jij en je gezin thuis meestal de fiets(en) (zowel je gewone fiets als koersfiets, mountainbike, ...)?

- Coherentie-controle met vraag 10 en 25.
- Antwoordcategorie 'Niet van toepassing' voorzien → indien 1 fiets in het gezin, wordt waarde voor fiets 2, fiets 3 en fiets 4 = 'Niet van toepassing'.

Vraag 31: Indien je met de fiets naar je werk of school gaat, waar parkeer je meestal je fiets op je werk of school?

- Coherentie-controle met vraag 27 en 32 (Werk / School).
- Let op: een antwoord op vraag 31 waarbij de respondent aangeeft met de fiets naar het werk of school te gaan, kan perfect in combinatie met vraag 25 = 0 fietsen; immers, men kan met een gehuurde fiets naar het werk of school gaan.

Vraag 32: Hoe vaak gebruik je de fiets om je te verplaatsen naar de volgende bestemmingen?

- Coherentie-controle met vraag 5 / 7 (betreffende 'Werk' / 'School') + vraag 27 en 31.
- Antwoordcategorie 'Niet van toepassing' voorzien bij 'Werk' en 'School' → indien respondent 'niet beroepsactief' / 'niet schoolgaand' is, hercoderen naar 'Niet van toepassing'.

Vraag 33: Heb je een abonnement voor het openbaar vervoer?

- Coherentie-controle met vraag 34 en 35.

Vraag 34: Voor welk openbaar vervoer heb je een abonnement?

- Coherentie-controle met vraag 33, waarbij vraag 34 wordt aangepast aan vraag 33 (niet omgekeerd).

Vraag 35: Krijg je een financiële tussenkomst van derden (werkgevers, overheden, ...) bij de aankoop van je abonnement voor het openbaar vervoer?

- Coherentie-controle met vraag 33, waarbij vraag 35 wordt aangepast aan vraag 33 (niet omgekeerd).

Vraag 36: Hoe vaak gebruik je het openbaar vervoer (tram/bus of trein) om je te verplaatsen naar de volgende bestemmingen?

- Coherentie-controle met vraag 5 / 7 (betreffende 'Werk' / 'School') + vraag 27.
- Antwoordcategorie 'Niet van toepassing' voorzien bij 'Werk' en 'School' → indien respondent 'niet beroepsactief' / 'niet schoolgaand' is, hercoderen naar 'Niet van toepassing'.

Vraag 37: Ben je in het bezit van een rijbewijs B (wagen)?

- Coherentie-controle met vraag 2: respondent moet minstens 18 jaar oud zijn.

Vraag 38: Waar parkeer je in de buurt van je woning meestal je wagen?

- Coherentie-controle met vraag 25.
- Antwoordcategorie 'Niet van toepassing' voorzien → indien 1 wagen in het gezin, wordt waarde voor wagen 2 en wagen 3 = 'Niet van toepassing'.

Vraag 39: Je parkeert je wagen op straat. Waar precies parkeer je meestal je wagen?

- Coherentie-controle met vraag 38, waarbij vraag 39 wordt aangepast aan vraag 38 (niet omgekeerd).

Indien vraag 38 = 'In een privé garage of parkeerplaats op eigen terrein' of 'In de openbare parkeergarage' → vraag 39 = 'niet van toepassing' (Immers, het is meer waarschijnlijk dat vraag 38 correct is ingevuld en de respondent toch vraag 39 heeft ingevuld in geval men eens op straat parkeert; de respondent kan bij vraag 39 ook simpelweg de parkeer-situatie van de straat aangeven zonder er zelf ooit te parkeren).

Vraag 40: Indien je met de wagen naar je werk / school gaat, waar parkeer je meestal je wagen op je werk of school?

- Coherentie-controle met vraag 27 en 42 (Werk / School).
- Let op: een antwoord op vraag 40 waarbij de respondent aangeeft met de wagen naar het werk of school te gaan, kan perfect in combinatie met vraag 25 = 0 (bedrijfs)wagens; immers, men kan met een gehuurde/gedeelde wagen naar het werk of school gaan.
- Let op: indien respondent 'als passagier' (vraag 27) naar het werk / school gaat, kan men op vraag 40 zowel een antwoord geven als aanduiden 'Niet van toepassing'; immers, men kan zowel carpoolen met collega als louter afgezet worden.

Vraag 41: Je parkeert in de omgeving van je werk of school je wagen op straat. Waar precies parkeer je meestal je wagen?

- Coherentie-controle met vraag 40, waarbij vraag 41 wordt aangepast aan vraag 40 (niet omgekeerd).

Indien vraag 40 = 'Op straat' of 'Op straat, hoewel er ...' → vraag 41 moet beantwoordt zijn met iets anders dan 'Niet van toepassing'; indien toch 'Niet van toepassing, wordt dit gehercodeerd in een 'missing'.

Vraag 42: Hoe vaak gebruik je de wagen om je te verplaatsen naar de volgende bestemmingen?

- Coherentie-controle met vraag 5 / 7 (betreffende 'Werk' / 'School') + vraag 27 en 40.
- Antwoordcategorie 'Niet van toepassing' voorzien bij 'Werk' en 'School' → indien respondent 'niet beroepsactief' / 'niet schoolgaand' is, hercoderen naar 'Niet van toepassing'.

6.5.2 Verplaatsingsdagboekje

Verplaatsingsdagboekje

Vraag 43: Heb je op de INVULDAG een verplaatsing gemaakt?

- Coherentie-controle met vraag 44 en 45.

Vraag 44: Duid de reden aan waarom je geen enkele verplaatsing hebt gemaakt op de invuldag?

- Coherentie-controle met vraag 43 en 45.

Indien respondent stelt bij vraag 43 'Neen, geen verplaatsing' en vraag 44 'Ik heb wel een verplaatsing gemaakt, maar enkel in het buitenland' → vraag 43 hercoderen naar 'Ja' en vraag 45 = 'missing'.

Vraag 45: Vul de gegevens in de onderstaande tabellen in voor elke verplaatsing die je gemaakt hebt op de invuldag vanaf 5 uur 's morgens tot de volgende morgen 5 uur.

Waar ben je vertrokken?

- Geldigheid controleren van postcode, gemeente en straatnaam: indien postcode, gemeente en/of straatnaam onbestaand of onbekend, proberen corrigeren op basis van overige gegevens in verplaatsingsdagboek (b.v. o.b.v. afstand tot aankomstplaats in huidige verplaatsing of o.b.v. aankomstplaats van vorige verplaatsing).
- Coherentie-controle:
 - ❖ Straatnaam dient in opgegeven postcode/gemeente te bestaan;
 - ❖ Opgegeven vertrekplaats dient gelijk te zijn aan de aankomstplaats van de vorige verplaatsing.

Hoe laat ben je vertrokken?

- Geldigheid controleren: 'eerste' verplaatsing mag pas vanaf 5 uur 's morgens; indien vroeger → deze 'eerste' verplaatsing naar achter plaatsen in de mate dat het een 'systematische' verplaatsing betreft (b.v. tijdens de week naar het werk); echter, wanneer assumptie van eenmalige verplaatsing → deze verplaatsing = niet-valide.

Het vertrekken van de 'laatste' verplaatsing dient voor 5 uur 's morgens te zijn; indien niet = 'niet-valide'

Indien een van beide (uur of minuten) waarden ontbreekt, is ontbrekende waarde vaak = '0'; doch steeds coherentie-controle doen!

Notatie volgens 24 uursysteem (namiddag: 13 uur, 14 uur i.p.v. 1 uur, 2 uur).

- Coherentie-controle:
 - ❖ Opgegeven vertrekken moet later zijn dan opgegeven aankomsten van de vorige verplaatsing;
 - ❖ Opgegeven vertrekken dient vroeger te zijn dan opgegeven aankomsten huidige verplaatsing;
 - ❖ Opgegeven vertrekken dient (+-) coherent te zijn met reisduur en aankomsten huidige verplaatsing; indien verplaatsing met (o.a.) openbaar vervoer gebeurd is, kan de opgegeven (netto) reisduur danig verschillen van aankomst minus vertrekken (bruto reisduur)!

Wat ging je doen?

- Coherentie-controle:
 - ❖ een verplaatsing 'naar huis' dient als aankomstplaats overeen te komen met opgegeven woonplaats (vraag 6); idem 'werken' en postcode werkplaats (vraag 7), alsook 'Onderwijs volgen' en postcode school (vraag 7).
 - Indien bij 'Naar huis' niet het overeenkomstig adres van de woonplaats (vraag 6) is opgegeven, kan dit bijvoorbeeld voor een jonge respondent co-ouderschap betreffen;
 - ❖ Indien 'Zakelijke verplaatsing', 'Werken' of 'Onderwijs volgen' : respondent dient beroepsactief of schoolgaand te zijn (vraag 5);
 - ❖ 'Andere antwoorden' hercoderen in bestaande antwoordcategorie indien mogelijk; indien niet, als nieuwe antwoordcategorie toevoegen.

Waar ging je naartoe?

- Geldigheid controleren van postcode, gemeente en straatnaam: indien postcode, gemeente en/of straatnaam onbestaand of onbekend, proberen corrigeren op basis van overige gegevens in verplaatsingsdagboek (b.v. o.b.v. afstand tot vertrekplaats in huidige verplaatsing of o.b.v. vertrekplaats van volgende verplaatsing).
- Coherentie-controle:
 - ❖ Straatnaam dient in opgegeven postcode/gemeente te bestaan;
 - ❖ Opgegeven aankomstplaats dient gelijk te zijn aan de vertrekplaats van de volgende verplaatsing.

Hoe ben je daar naartoe gegaan?

- Coherentie-controle:
 - ❖ Vervoerswijze 'Met de wagen' afchecken met leeftijd van respondent (vraag 2) en het hebben van een rijbewijs (vraag 37) → indien respondent < 17 jaar oud, hercoderen naar 'Met de wagen, als passagier';
 - ❖ Opgegeven vervoerswijze, afstand en reisduur dienen allen coherent te zijn met elkaar;
 - ❖ Opgegeven totale reisduur (som van afzonderlijke ritten) dient coherent te zijn met tijdsverschil tussen aankomst- en vertrekkur (opgelet met openbaar vervoer: wachttijden zijn niet in reisduur inbegrepen!);

Ontbrekende of onmogelijke waarden zoveel als mogelijk aanvullen/corrigeren o.b.v. overige gegevens in verplaatsingsdagboek (b.v. afstand → kijken naar afstand tussen aankomstplaats en vertrekplaats; reisduur → kijken naar tijdsverschil tussen aankomst- en vertrekkur al dan niet in combinatie met gebruikt vervoermiddel en afgelegd afstand; ...).

Hoe laat ben je er aangekomen?

- Geldigheid controleren: indien een van beide (uur of minuten) waarden ontbreekt, is ontbrekende waarde vaak = '0'; doch steeds coherentie-controle doen!
Notatie volgens 24 uursysteem (namiddag: 13 uur, 14 uur i.p.v. 1 uur, 2 uur).
- Coherentie-controle:
 - ❖ Opgegeven aankomstuur moet later zijn dan opgegeven vertrekkur van de huidige verplaatsing;
 - ❖ Opgegeven aankomstuur dient vroeger te zijn dan opgegeven vertrekkur van de volgende verplaatsing;
 - ❖ Opgegeven aankomstuur dient (+-) coherent te zijn met vertrekkur en reisduur van huidige verplaatsing; indien verplaatsing met (o.a.) openbaar vervoer gebeurd is, kan de opgegeven (netto) reisduur danig verschillen van aankomst minus vertrekkur (bruto reisduur)!

Algemene bemerkingen :

- Het valt (vaak) voor dat de respondent de terug-verplaatsing 'naar huis' vergeet (zowel als tussenverplaatsing, als op het einde). Deze verplaatsing dient systematisch toegevoegd te worden en zoveel als mogelijk ingevuld te worden (m.b.t. vervoerswijze, afstand, ...) op basis van vorige/volgende verplaatsingen.
- Een aantal respondenten vult bij aankomstuur het einduur van de activiteit ingevuld; dit dient zoveel als mogelijk gecorrigeerd te worden op basis van de overige gegevens.
- Een aantal respondenten vult 2 afzonderlijke verplaatsingen als 1 verplaatsing in, waarbij ze bijvoorbeeld bij zowel vertrek- als aankomstplaats het thuisadres opgeven, stellen te gaan winkelen, hun vervoerswijze dubbel noteren en als aankomstuur noteren wanneer ze terug thuis waren. Deze 'ene' verplaatsing dient gecorrigeerd te worden naar '2' verplaatsingen, waarbij zoveel als mogelijk gegevens dienen ingevuld te worden op basis van wat werd opgegeven.