

gent:

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



UITGEZONDERD
VERGUNNINGHOUDERS

150m

Analyserapport: trends in het mobiliteitsonderzoek Gent 2012-2021

Onderzoeksbureau M.A.S.

Tel 016 22 69 67 / info@masresearch.be

Rapport

Mei 2022

Colofon

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

Inhoud

1.	INLEIDING	6
2.	METHODOLOGIE VERGELIJKING RESULTATEN MOBILITEITSONDERZOEKEN	7
3.	RESULTATEN TRENDANALYSE 2012-2021	9
3.1	VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG	9
3.1.1	VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG	10
3.1.2	VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG	16
3.1.3	VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG	19
3.2	VERVOERMIDDELENBEZIT EN PARKEERGEDRAG	27
3.2.1	VERVOERMIDDELENBEZIT	27
3.2.2	PARKEERGEDRAG	31
3.3	MOBILITEIT IN DE STAD GENT EN IN DE BUURT	35
3.3.1	TE VOET	35
3.3.2	MET DE FIETS	37
3.3.3	OPENBAAR VERVOER	40
3.3.4	PARKEREN	41
3.3.5	ALGEMEEN	43
3.3.6	VERKEERSVEILIGHEID	44
4.	BIJLAGE	45
4.1	WEGINGSCOËFFICIËNTEN	45
4.2	INDELING VOLGENS STADSDEEL	48

Tabellen

Tabel 1: Overzicht van de gehanteerde parameters bij de weging van de resultaten van de Mobiliteitsonderzoeken 2012, 2015, 2018 en 2021	7
Tabel 2: Overzicht foutenmarges van de beschouwde Mobiliteitsonderzoeken	8
Tabel 3: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2012	46
Tabel 4: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2015	46
Tabel 5: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2018	47
Tabel 6: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2021	47

Figuren

Figuur 1: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021	10
Figuur 2: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021	11
Figuur 3: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Centrum, 2012-2021	12
Figuur 4: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Noordoost, 2012-2021	13
Figuur 5: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Rand, 2012-2021	14
Figuur 6: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Zuidwest, 2012-2021	15
Figuur 7: Modal split naar woon-werkverplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021	16
Figuur 8: Modal split naar woon-schoolverplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021	17
Figuur 9: Modal split naar woon-werk + woon-schoolverplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021	18
Figuur 10: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 0-1,0 km, 2012-2021	19
Figuur 11: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 1,1-3,0 km, 2012-2021	20
Figuur 12: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 3,1-5,0 km, 2012-2021	21
Figuur 13: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 5,1-10,0 km, 2012-2021	22
Figuur 14: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 10,1-15,0 km, 2012-2021	23
Figuur 15: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 15,1-25,0 km, 2012-2021	24
Figuur 16: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 25,1-40,0 km, 2012-2021	25
Figuur 17: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand >40,1 km, 2012-2021	26
Figuur 18: Fietsen in het gezin, 2012-2021	27
Figuur 19: Wagens (eigen + salaris) in het gezin, 2012-2021	28
Figuur 20: Eigen wagens in het gezin, 2012-2021	29
Figuur 21: Bedrijfswagens in het gezin, 2012-2021	30
Figuur 22: Stelplaats van alle fietsen thuis, 2012-2021	31
Figuur 23: Stelplaats van fiets op werk / school, naar locatie werk/school in Gent, 2012-2021	32
Figuur 24: Stelplaats van alle wagens thuis (max. 3 wagens per respondent), 2012-2021	33
Figuur 25: Stelplaats van wagen op werk / school, naar locatie werk/school in Gent, 2012-2021	34
Figuur 26: Gent is een voetgangersstad – Totaal, 2021	35
Figuur 27: De voetpaden in mijn buurt zijn slecht onderhouden – Totaal, 2012-2021	36
Figuur 28: Gent is een fietsstad – Totaal, 2012-2021	37
Figuur 29: De fietsinfrastructuur in mijn buurt is goed onderhouden – Totaal, 2012-2021	38
Figuur 30: Ik heb voldoende fietsparkeerplaats in mijn buurt / In mijn buurt zijn er voldoende fietsparkeerplaatsen – Totaal, 2012-2021	39
Figuur 31: In mijn buurt zijn er een voldoende aantal bus-/tramlijnen – Totaal, 2012-2021	40
Figuur 32: Bezoekers van de binnenstad kunnen gemakkelijk een autoparkeerplaats (in parkings, op straat, ...) vinden – Totaal, 2021	41
Figuur 33: In mijn straat kunnen de bewoners makkelijk een autoparkeerplaats vinden / Er is voldoende parkeerplaats in mijn buurt – Totaal, 2012-2021	42
Figuur 34: Mijn buurt is vlot bereikbaar met de wagen – Totaal, 2021	43
Figuur 35: Door de autovrije gebieden is het aangenamer leven in de stad – Totaal, 2021	43
Figuur 36: Ik voel me veilig in het verkeer in mijn buurt – Totaal, 2021	44

1. Inleiding

Aansluitend bij de vier Gentse Mobiliteits- en verplaatsingsonderzoeken van 2012, 2015, 2018 en 2021 worden, in wat volgt, de resultaten van een trendanalyse van deze Mobiliteitsonderzoeken gerapporteerd.

De vergelijking van de resultaten over de vier edities heen richt zich op volgende onderdelen:

- het verplaatsingsgedrag middels het verplaatsingsdagboekje;
- het vervoermiddelenbezit en parkeergedrag
- de mobiliteit in de stad en in de buurt (middels een 11-tal stellingen).

Voorafgaandelijk wordt beknopt de methodologie toegelicht, noodzakelijk om de resultaten van de verschillende onderzoeken met elkaar te kunnen vergelijken.

2. Methodologie vergelijking resultaten Mobiliteitsonderzoeken

Voorliggend rapport betreft een trendanalyse van het Mobiliteitsonderzoek, waarbij de resultaten van de voorbije edities (i.c. 2012, 2015, 2018 en 2021) met elkaar vergeleken worden.

Om de resultaten van de verscheidene edities met elkaar te kunnen vergelijken, werden ze allen gewogen op basis van dezelfde parameters (i.c. stadsdeel, leeftijd en geslacht), alsook eenzelfde indeling per parameter (zie tabel 1).

Tabel 1: Overzicht van de gehanteerde parameters bij de weging van de resultaten van de Mobiliteitsonderzoeken 2012, 2015, 2018 en 2021

Parameter	Indeling
Geslacht	Man
	Vrouw
Leeftijd	10-19
	20-29
	30-39
	40-49
	50-59
	60-69
	70-79
Woonplaats	Gent Centrum
	Gent Noordoost
	Gent Rand
	Gent Zuidwest

Door een weging toe te passen worden eventuele significante verschillen tussen de verdeling in de steekproef en de verdeling in de populatie op de betreffende parameters ondervangen voor elk van de Mobiliteitsonderzoeken. Binnen elke editie van het Mobiliteitsonderzoek wordt voor elke subgroep van respondenten (bijv. mannen woonachtig in Gent Zuidwest van 50 tot 59 jaar oud) een wegingscoëfficiënt berekend op basis van hun aandeel in de populatie ten opzichte van hun aandeel in de steekproef. Op die manier krijgen subgroepen die onder- of oververtegenwoordigd zijn in de beschouwde Mobiliteitsonderzoeken eenzelfde gewicht in de resultaten als hun vertegenwoordiging in de populatie.

Voor een overzicht van de gehanteerde wegingscoëfficiënten per subgroep voor elk van de beschouwde Mobiliteitsonderzoeken verwijzen we naar de tabel 3 tot en met tabel 6 in bijlage.

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

Met een betrouwbaarheidsinterval van 95% ligt de maximale foutenmarge van de beschouwde Mobiliteitsonderzoeken op het niveau van de stad Gent tussen 2,1% en 2,3%. Concreet betekent dit dat elk weergegeven antwoordpercentage in de steekproef, met 95% zekerheid, maximaal 2,1% tot 2,3% afwijkt (in negatieve of positieve zin) van het werkelijke percentage in de Gentse populatie.

Op het niveau van de stadsdelen varieert de maximale foutenmarge – omwille van de kleinere steekproefaantallen – tussen 3,4% en 5,3%.

Tabel 2: Overzicht foutenmarges van de beschouwde Mobiliteitsonderzoeken

	Aantal in populatie	Aantal in steekproef	Betrouwbaarheidsniveau	Maximale foutenmarge
EDITIE 2012				
Gent	205.495	2.221	95%	2,1%
Centrum	37.187	402	95%	4,9%
Noordoost	51.797	560	95%	4,1%
Rand	77.189	834	95%	3,9%
Zuidwest	39.322	425	95%	4,7%
EDITIE 2015				
Gent	205.495	1.869	95%	2,3%
Centrum	37.187	338	95%	5,3%
Noordoost	51.797	471	95%	4,5%
Rand	77.189	702	95%	3,7%
Zuidwest	39.322	358	95%	5,2%
EDITIE 2018				
Gent	215.797	2.043	95%	2,2%
Centrum	39.620	375	95%	5,0%
Noordoost	52.689	499	95%	4,4%
Rand	83.106	787	95%	3,5%
Zuidwest	40.382	382	95%	5,0%
EDITIE 2021				
Gent	220.820	2.100	95%	2,1%
Centrum	40.539	386	95%	5,0%
Noordoost	55.316	526	95%	4,3%
Rand	84.636	805	95%	3,4%
Zuidwest	40.329	384	95%	5,0%

3. Resultaten trendanalyse 2012-2021

3.1 Verplaatsingsgedrag middels verplaatsingsdagboek

BEGRIPPEN

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

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

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

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

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

- Onder **hoofdvervoerswijze / hoofdvervoersmiddel** moet worden verstaan: "de wijze waarop de respondent de grootste afstand van de verplaatsing aflegt". Indien dit één verplaatsingsmiddel is (bijv. een verplaatsing van thuis naar school te voet) dan is uiteraard per definitie dat respectievelijke verplaatsingsmiddel (dus hier te voet) het hoofdvervoersmiddel. Indien eerst te voet 300 meter gewandeld wordt om vervolgens de bus te nemen over een afstand van 5 km dan is de bus het hoofdvervoersmiddel.
- Met **afstand** wordt bedoeld, de afstand van de totale verplaatsing en niet alleen de afstand van het hoofdvervoersmiddel. De aanduidingen van de afstand zijn subjectieve percepties van de respondenten die evenwel via cleaning van de data in de mate van het mogelijke werden gecorrigeerd.
- Wanneer in het rapport gesproken wordt over 'verschil(len)' houdt dit steeds **significantie** in en **dit op het 0,05-niveau**. Indien er geen significantie is, wordt niet gesproken in termen van 'een verschil' en wordt dit ook niet in de tekst vermeld.

3.1.1 Verplaatsingswijze - Hoofdvervoerswijze

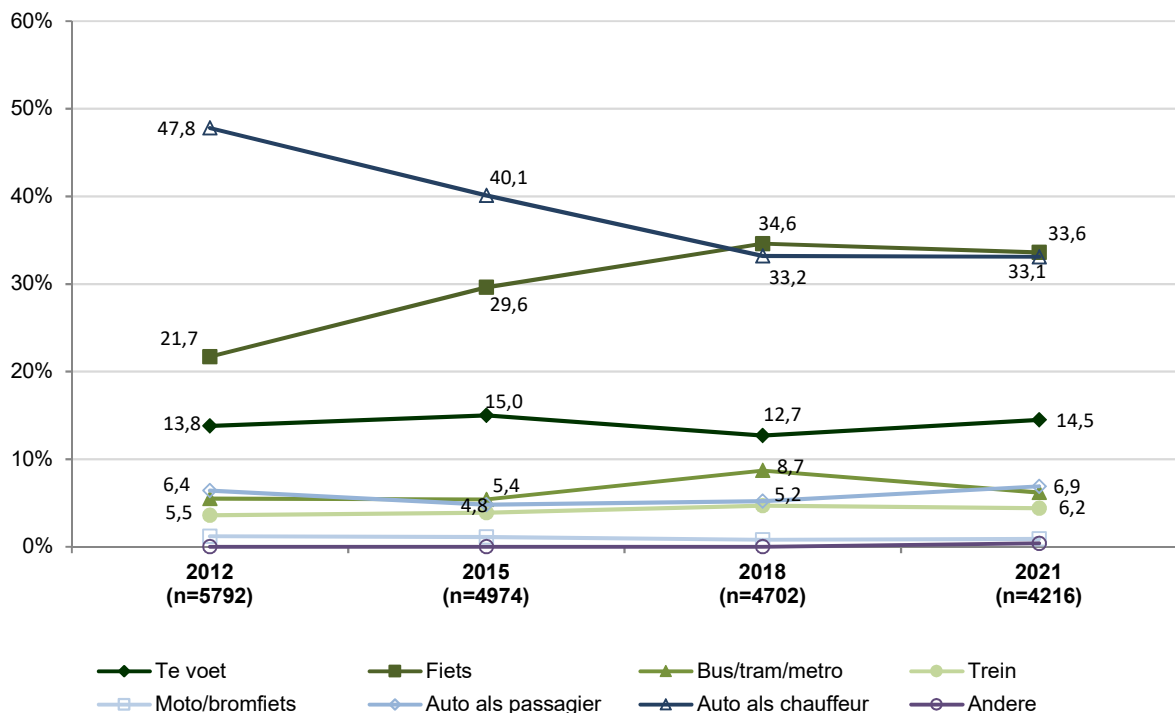
Voor elke gemaakte verplaatsing diende de respondent het gebruikte vervoersmiddel te noteren – hoe heeft men zich verplaatst? Dit kon uiteraard meer dan één vervoersmiddel zijn, bijvoorbeeld met de fiets naar het station en vervolgens met de trein tot aan het werk (= 1 verplaatsing, 2 vervoersmiddelen).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

3.1.1.1 HOOFDVERVOERSWIJZE GENT TOTAAL

Algemeen kan vastgesteld worden dat het aandeel verplaatsingen op duurzame wijze (te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer) sinds 2012 in de daaropvolgende jaren 2015 en 2018 significant gestegen is (van 45% in 2012 tot 54% in 2015 en 61% in 2018). Sinds 2018 is het aandeel niet significant gewijzigd. Het aandeel niet-duurzame verplaatsingen is anderzijds significant gedaald van 2018 t.o.v. 2015 en 2012 gedaald van resp. 39% t.o.v. 46% en 55%. Sinds 2018 is het aandeel stabiel gebleven (41%).

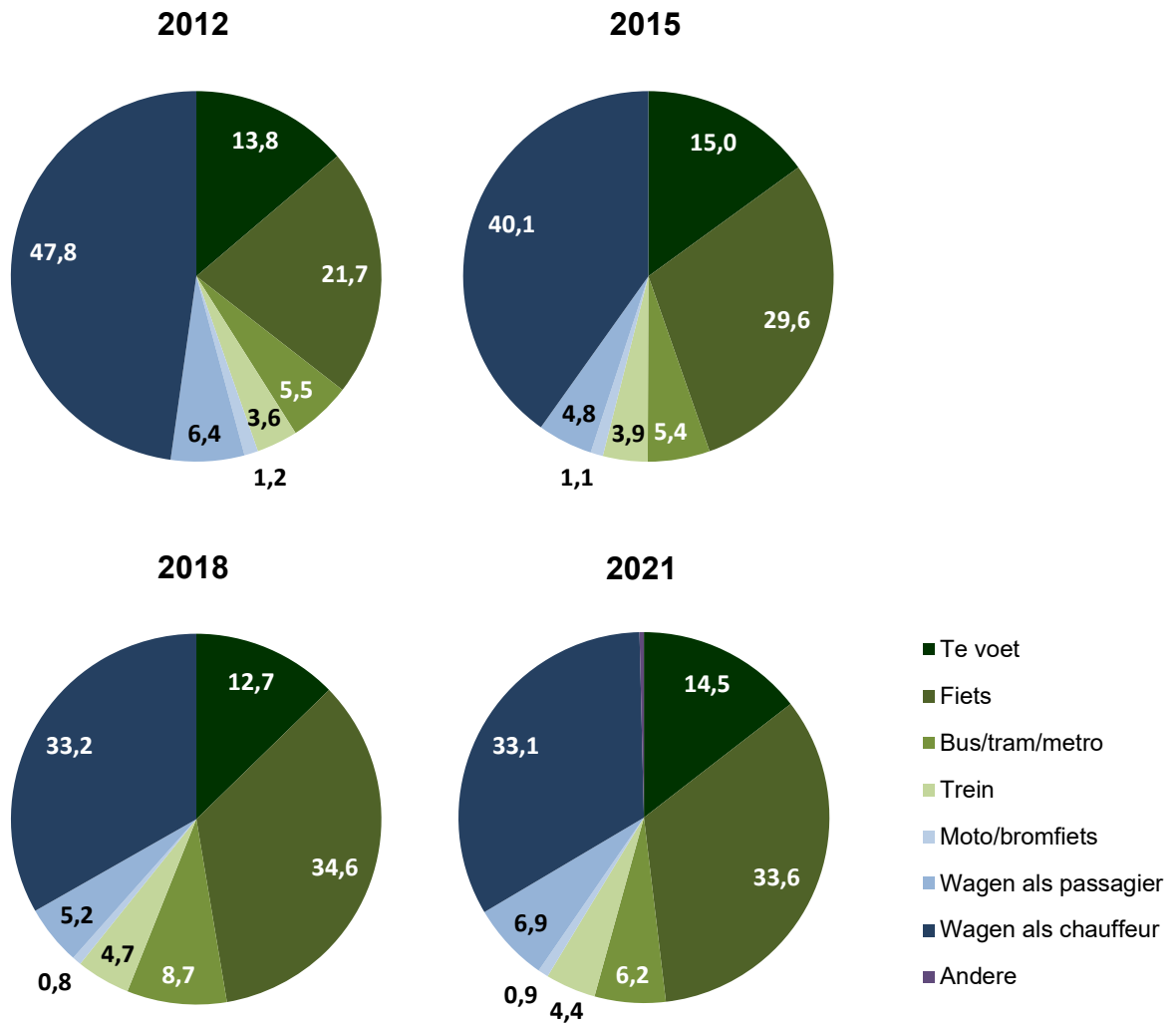
In detail beschouwd, blijkt uit Figuur 1 en Figuur 2 dat het aandeel verplaatsingen met de fiets significant gestegen is over de drie eerste edities (2012 - 2018) en in 2021 t.o.v. 2018 niet significant gewijzigd is. Het aandeel verplaatsingen met de auto als chauffeur is dan weer significant over de jaren 2012, 2015 en 2018 gedaald en dan stabiel gebleven.

Figuur 1: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

Figuur 2: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen (2012: n=5.792; 2015: n=4.974; 2018: n=4.702; 2021: n=4.216)

3.1.1.2 HOOFDVERVOERSWIJZE PER DEELGEBIED / STADSDEEL

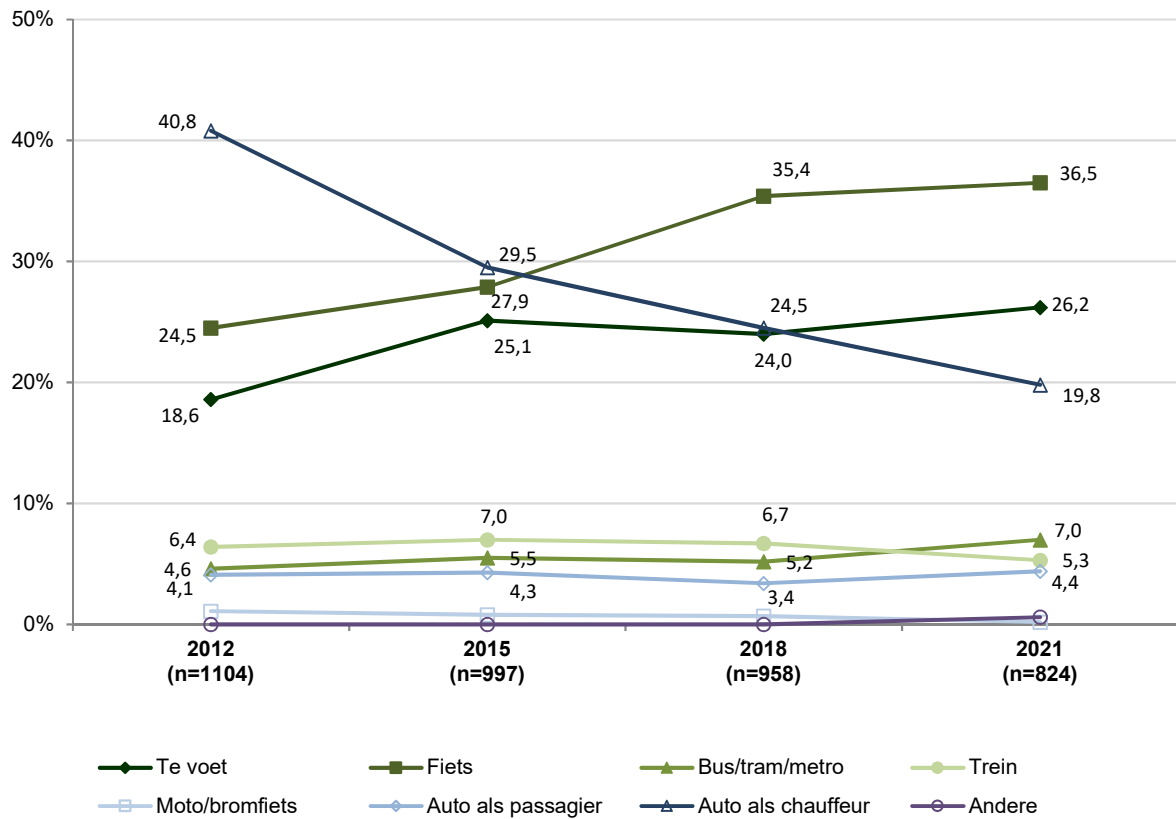
Uit onderstaande figuren kan voor elk stadsdeel volgende vaststellingen in de evolutie naar hoofdvervoerswijze van 2012 tot 2021 worden opgetekend.

De inwoners van Gent **Centrum** verplaatsen zich in 2021 significant veel minder vaak met de wagen als chauffeur in vergelijking met de vorige onderzoeken (resp. 20% t.o.v. 41% in 2012, 30% in 2015 en 25% in 2018).

Het aandeel verplaatsingen te voet is van 2015 t.o.v. 2012 significant gestegen met 6% (resp. 25% t.o.v. 19%) om daarna voor de volgende 2 edities 2018 en 2021 niet significant te veranderen (resp. 24% en 26%).

Betreffende het aandeel fietsverplaatsingen, hier noteren we een significante stijging van 2021 t.o.v. 2012 en 2015 (resp. 37% t.o.v. 25% en 28%). Ten opzichte van 2018 is het aandeel fietsverplaatsingen in 2021 niet significant gewijzigd.

Figuur 3: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Centrum, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

RESULTATEN trendanalyse 2012-2021

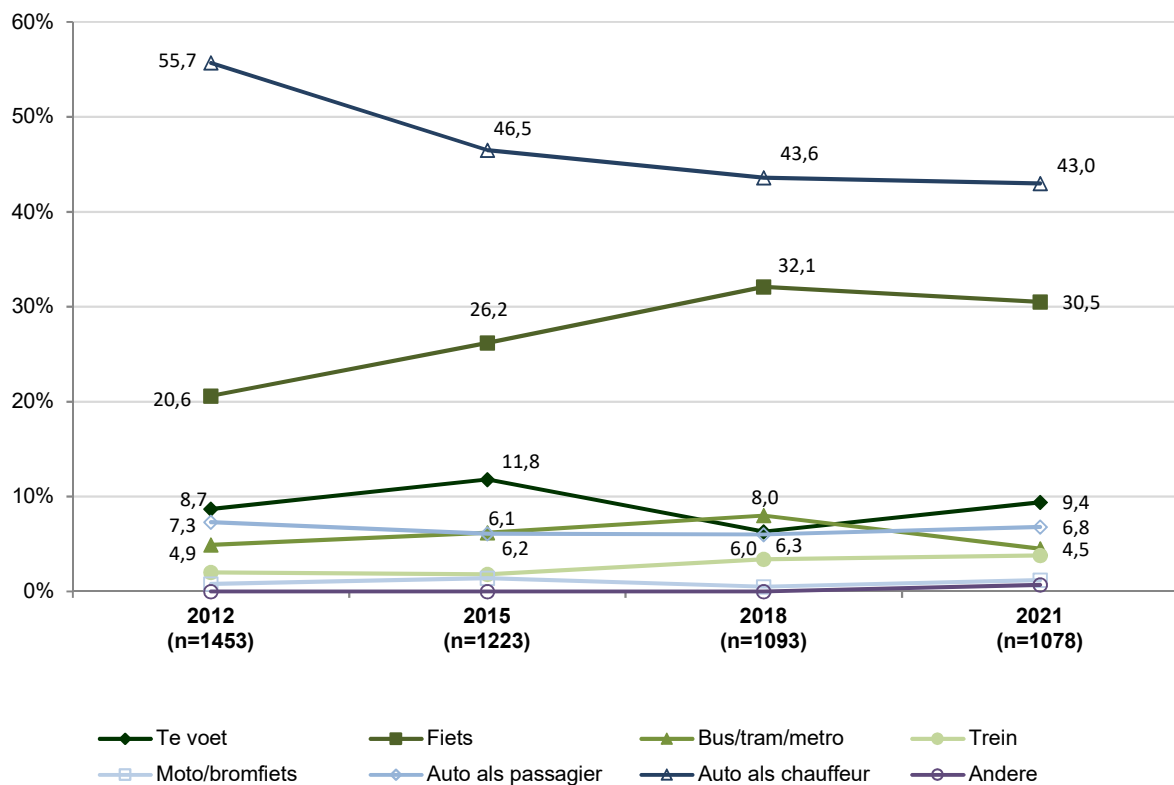
Het aandeel verplaatsingen met de fiets van de inwoners van Gent **Noordoost** is sinds 2012 over de twee daaropvolgende edities significant gestegen van 21% tot 32% in 2018, om daarna niet meer significant te wijzigen in 2021 (31%).

Het aandeel verplaatsingen met de auto als chauffeur is in dit stadsdeel significant gedaald in de periode 2012 – 2018 van resp. 56% tot 44% en sinds 2021 t.o.v. 2018 hetzelfde is gebleven (resp. 43% en 44%).

Het aandeel verplaatsingen met bus of tram van de inwoners van Gent Noordoost kent een schommelend verloop: de stijging van 5% in 2012 tot 8% in 2018 is significant om dan terug significant te dalen tot 5% in 2021.

Eenzelfde tendens zien we bij de verplaatsingen te voet.

Figuur 4: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Noordoost, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

RESULTATEN trendanalyse 2012-2021

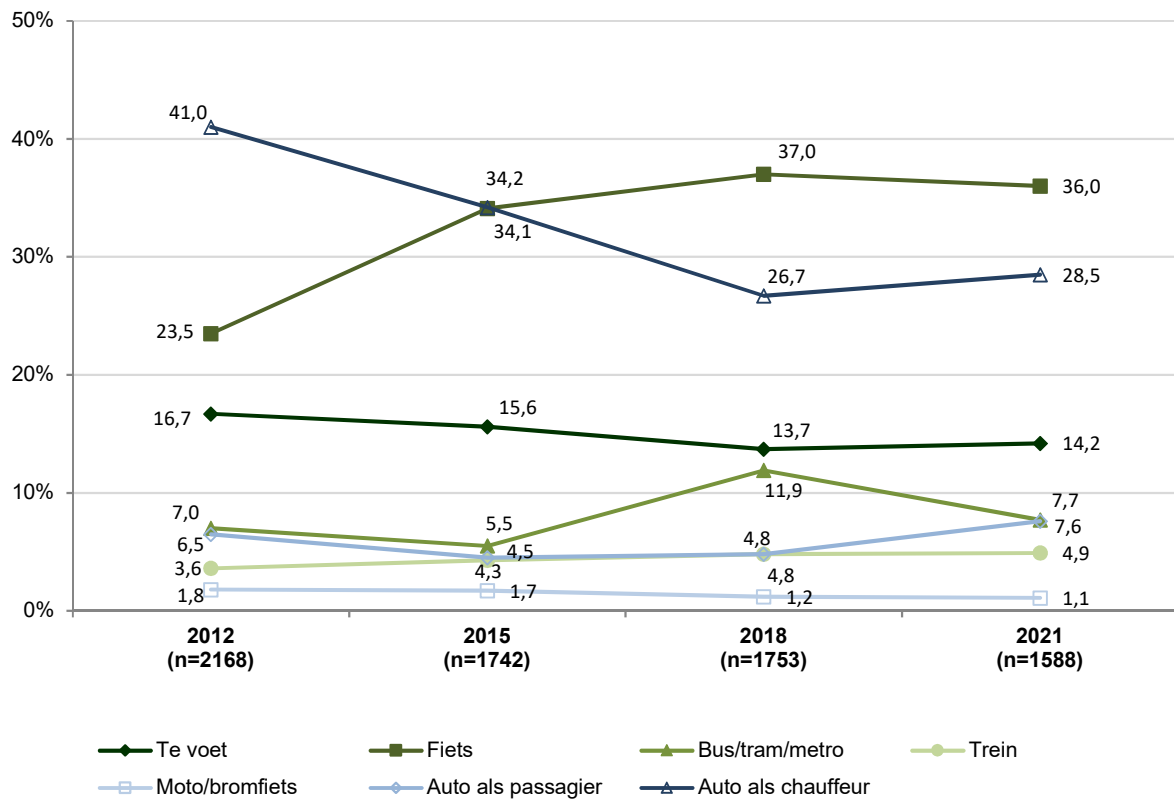
De tendens van een aanzienlijke daling van het aandeel verplaatsingen met de wagen als chauffeur tegenover een aanzienlijke stijging van het aandeel fietsverplaatsingen kan eveneens vastgesteld worden bij de inwoners van Gent **Rand**.

Het aandeel van de verplaatsingen met de fiets stijgt sinds 2012 tot 2018 significant van resp. 24% tot 37%; in 2021 zijn de fietsverplaatsingen niet meer significant gewijzigd t.o.v. 2018.

Betreffende de verplaatsingen met de wagen als chauffeur, sinds 2012 is het aandeel significant gedaald van 41% tot 27% in 2018 om daarna in 2021 niet meer significant te veranderen (29% t.o.v. 27%).

Tenslotte kan van 2021 t.o.v. 2018 een significante daling vastgesteld worden van het aandeel verplaatsingen met bus of tram met 3 procentpunten terwijl tussen 2015 en 2018 het resp. aandeel verdubbeld is van 6% in 2015 tot 12% in 2018.

Figuur 5: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Rand, 2012-2021

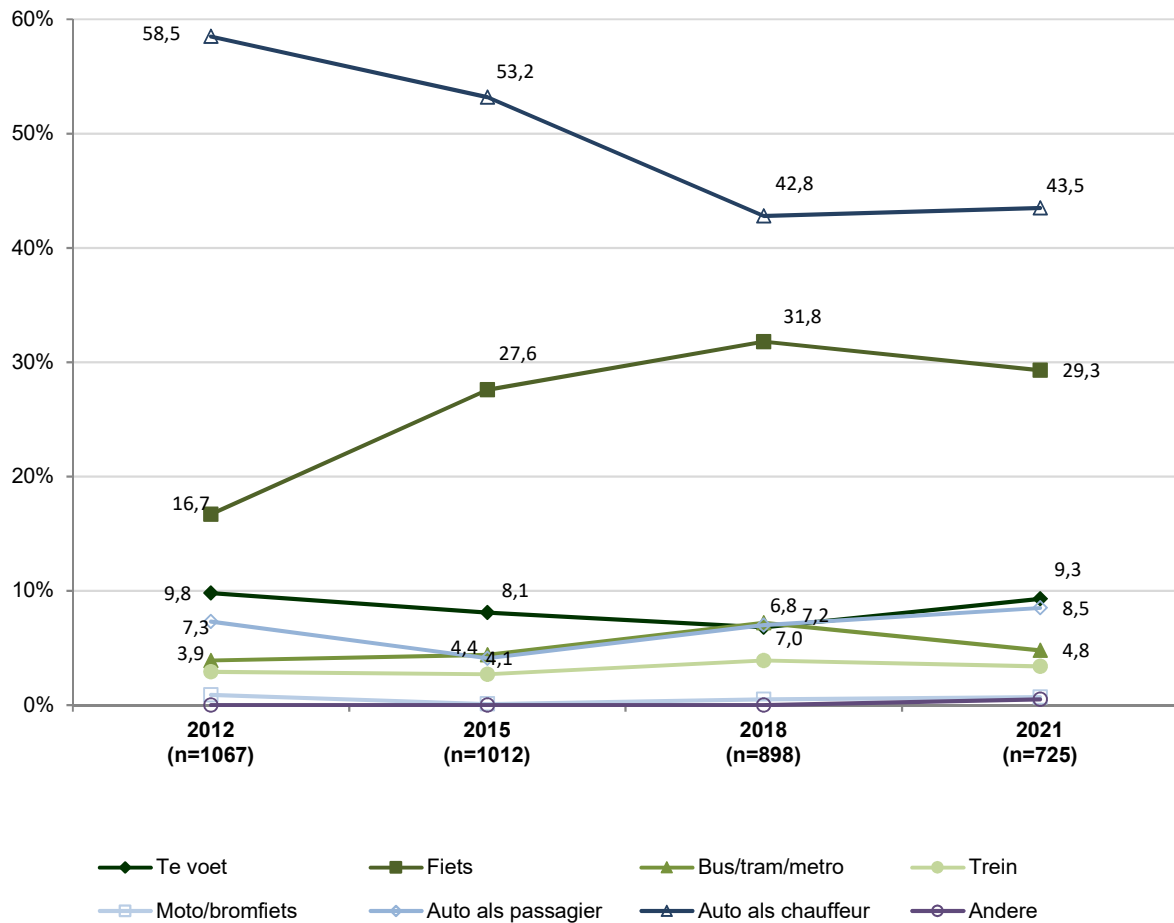


Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

RESULTATEN trendanalyse 2012-2021

Bij de inwoners van Gent **Zuidwest** kunnen voor de periode 2012-2018 dezelfde tendensen als bij de inwoners van Gent Rand worden genoteerd en dit voor alle vervoerswijzen: m.n. een significante daling van de autoverplaatsingen als chauffeur en een significante stijging van de fietsverplaatsingen waarbij aandeel van de resp. verplaatsingen in 2021 t.o.v. 2018 niet meer significant gewijzigd is.

Figuur 6: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Zuidwest, 2012-2021



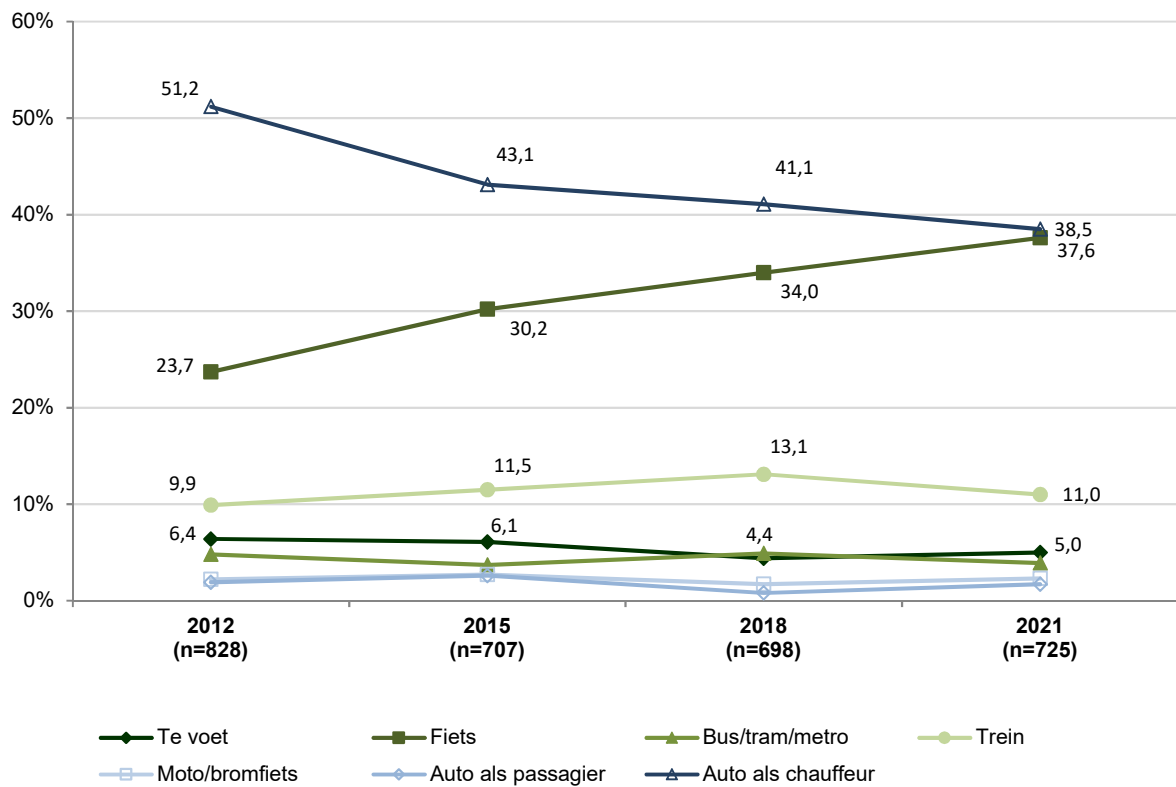
Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

3.1.2 Verplaatsingsmotief en verplaatsingswijze

3.1.2.1 MODAL SPLIT WOON-WERKVERPLAATSINGEN

Uit de analyse van de modal split naar motief en inzonderheid naar het motief 'werken', blijkt dat het aandeel fietsverplaatsingen van thuis naar het werk sinds 2012 significant is toegenomen in de daaropvolgende edities met 14 procentpunten terwijl het aandeel autoverplaatsingen als chauffeur significant gedaald zijn in 2015 t.o.v. 2012 (resp. 43% en 51%) om daarna niet meer significant te veranderen (resp. 41% in 2018 en 39% in 2021).

Figuur 7: Modal split naar woon-werkverplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

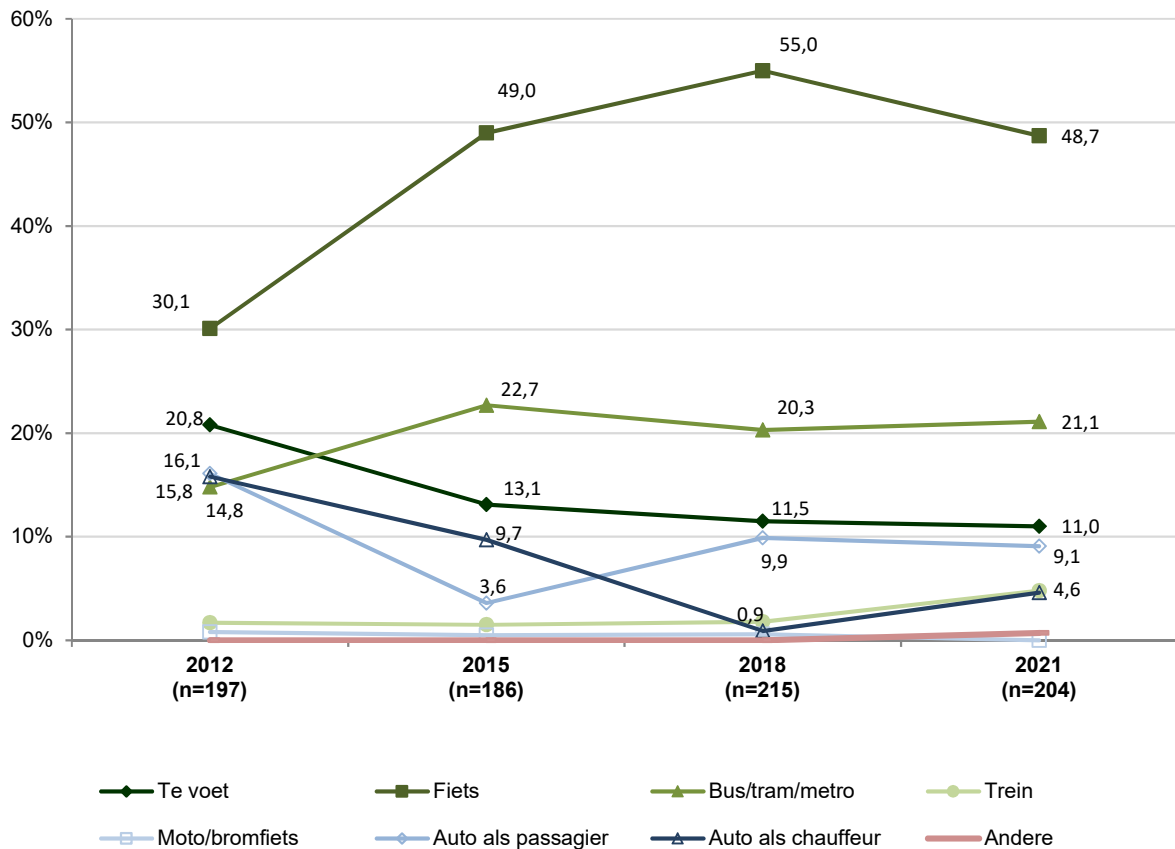
3.1.2.2 MODAL SPLIT WOON-SCHOOLVERPLAATSINGEN

Betreffende het motief 'les volgen' blijkt het aandeel fietsverplaatsingen sterk significant gestegen te zijn van 2012 tot 2015 (van 30% tot 49%) om vervolgens niet meer significant te veranderen over de volgende edities.

De verplaatsingen naar school te voet zijn dan weer over de periode 2012-2015 significant gedaald (van 21% tot 13%) en daarna niet meer significant veranderd.

Het aandeel autoverplaatsingen als passagier is significant gedaald van 2012 tot 2015 (van 16% naar 4%) om tot 2018 significant te stijgen (tot 10%) en vervolgens niet significant te veranderen in 2021.

Figuur 8: Modal split naar woon-schoolverplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021



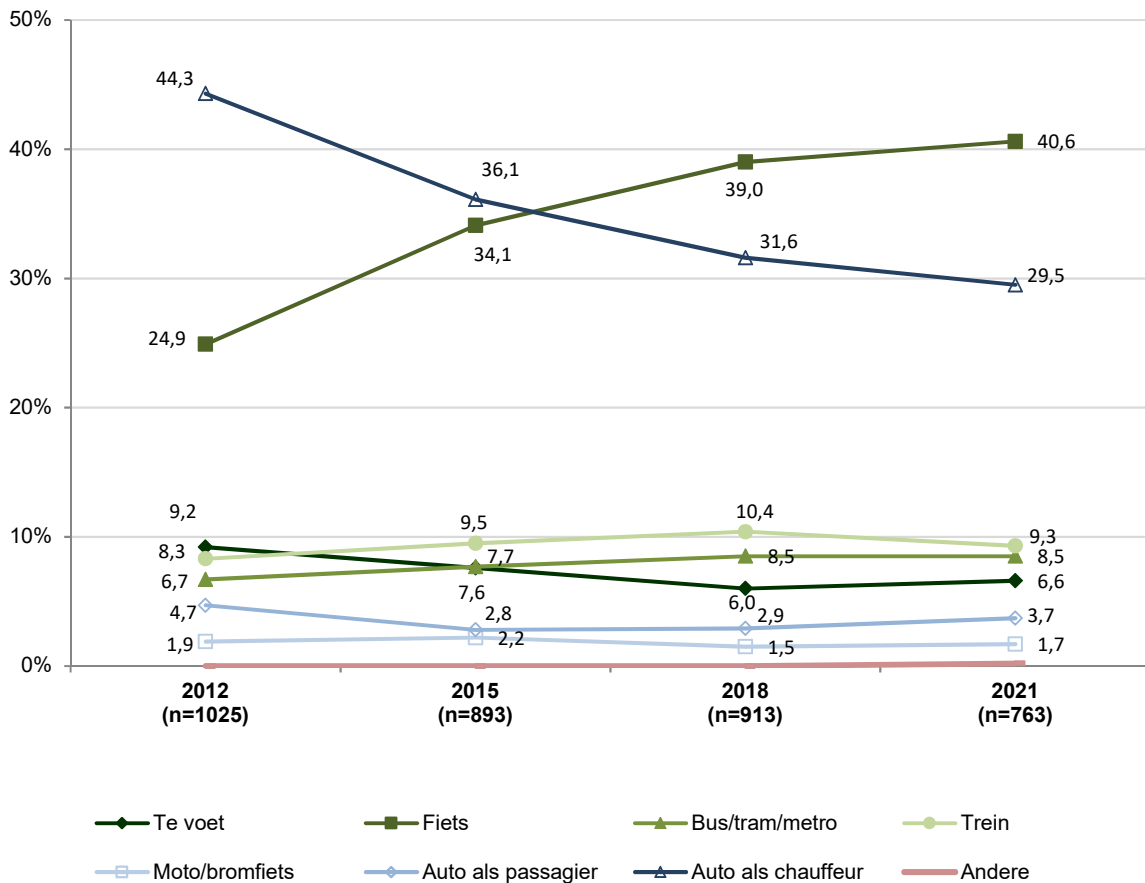
Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

3.1.2.3 MODAL SPLIT WOON-SCHOOL & WOON-WERK SAMEN

Worden de woon-werkverplaatsingen samen beschouwd met de woon-schoolverplaatsingen, dan zien we eenzelfde tendens als bij de beschouwing van de motieven afzonderlijk, m.n. het aandeel van de fietsverplaatsingen is significant gestegen sinds 2012 over de daaropvolgende twee edities (van 25% in 2012 tot 34% in 2015, 39% in 2018) om in de laatste editie niet meer significant te veranderen (41%).

Het aandeel autoverplaatsingen als chauffeur laat eenzelfde evolutie optekenen, zij het in dalende zin: van 44% in 2012 tot 32% in 2018 om vervolgens niet meer significant te veranderen (30%).

Figuur 9: Modal split naar woon-werk + woon-schoolverplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

3.1.3 Afstand en hoofdvervoerswijze van een verplaatsing

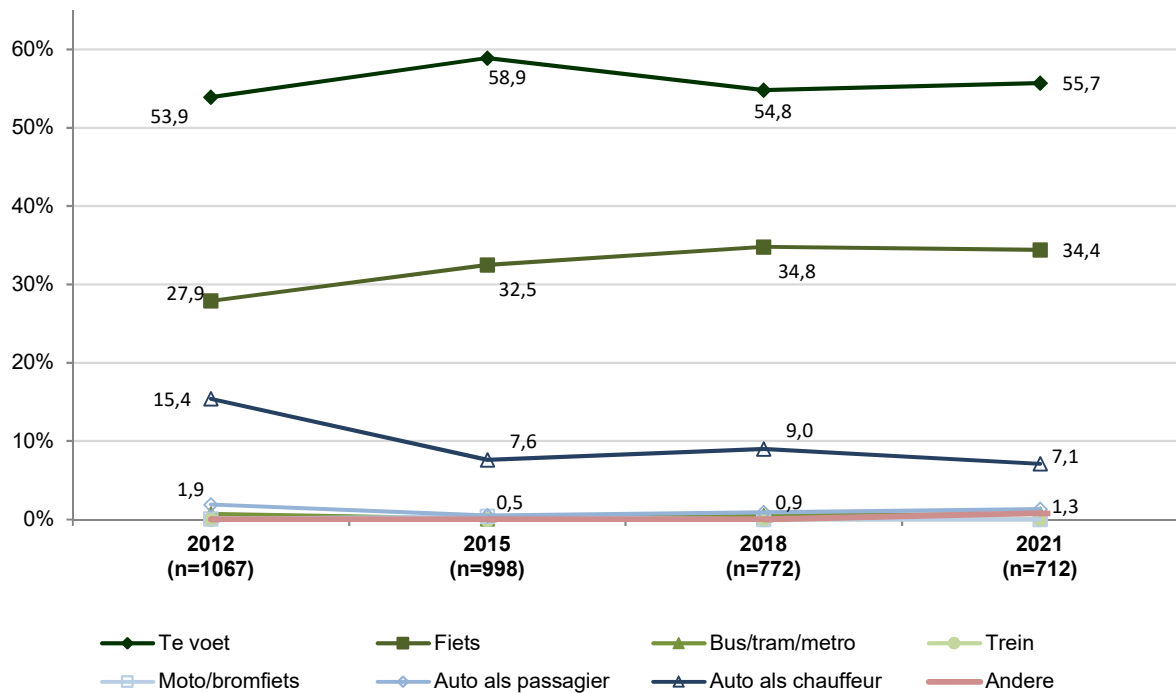
3.1.3.1 AFSTAND EN HOOFDVERVOERSWIJZE VAN ALLE VERPLAATSINGEN

AFSTAND 0 - 1,0 KILOMETER

De verplaatsingen te voet en met de fiets voor minder dan 1 kilometer zijn van 2012 tot 2015 significant toegenomen; sinds 2015 zijn deze aandelen niet meer significant veranderd.

De autoverplaatsingen als chauffeur zijn anderzijds in de aangegeven periode significant gedaald om vervolgens ook niet meer significant te veranderen.

Figuur 10: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 0-1,0 km, 2012-2021



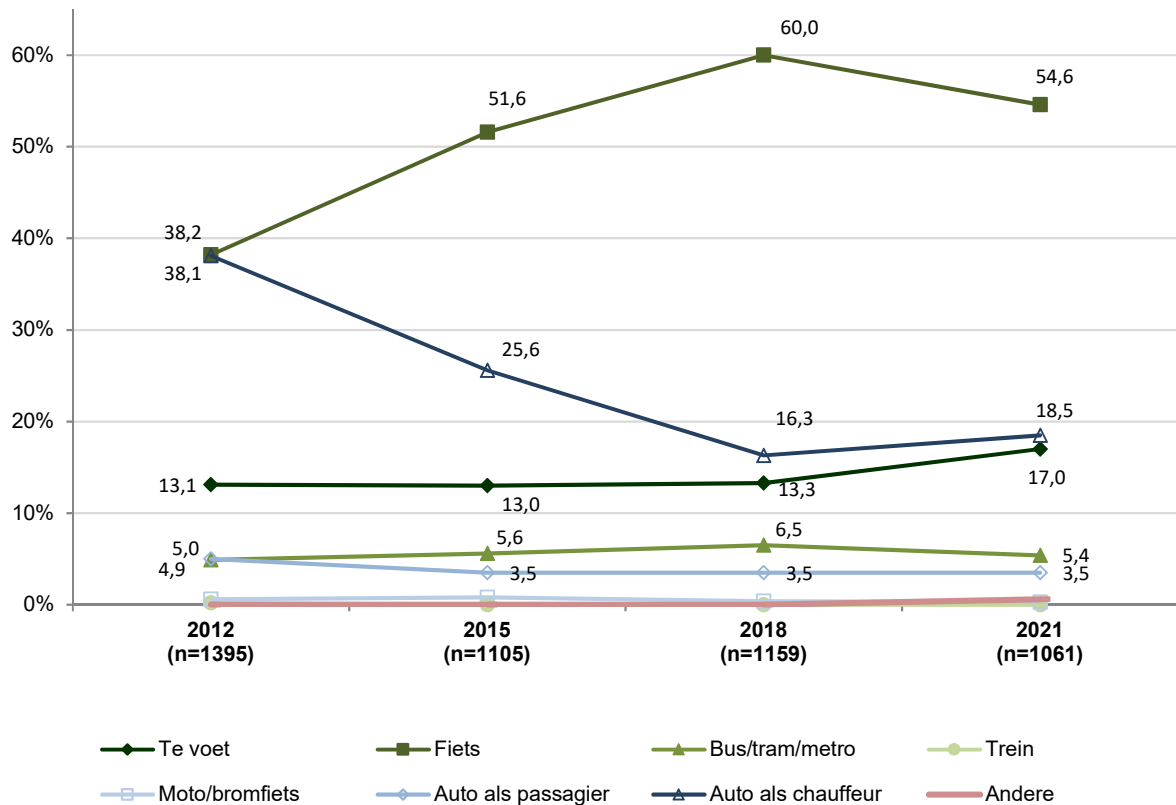
Basis: alle verplaatsingen – afstand 0 - 1,0 km (2012 - 2021)

AFSTAND 1,1 - 3,0 KILOMETER

Voor wat de verplaatsingen betreft van 1 tot 3 kilometer, hier zien we sinds 2012 tot 2018 enerzijds een significante stijging van de fietsverplaatsingen met 22 procentpunten (van 38% over 52% tot 60%) en anderzijds een significante daling van autoverplaatsingen als chauffeur met eenzelfde aantal procentpunten (van 38% over 26% tot 16%). In 2021 is het aandeel verplaatsingen met de fiets dan weer significant gedaald t.o.v. 2018 (van 60% naar 55%) terwijl het aandeel autoverplaatsingen als chauffeur niet significant veranderd is.

In 2012 bedroeg het aandeel verplaatsingen te voet 13% en bleef de daaropvolgende twee edities ongewijzigd. Van 2018 tot 2021 wordt een significante stijging opgetekend met 4 procentpunten (van resp. 13% tot 17%).

Figuur 11: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 1,1-3,0 km, 2012-2021



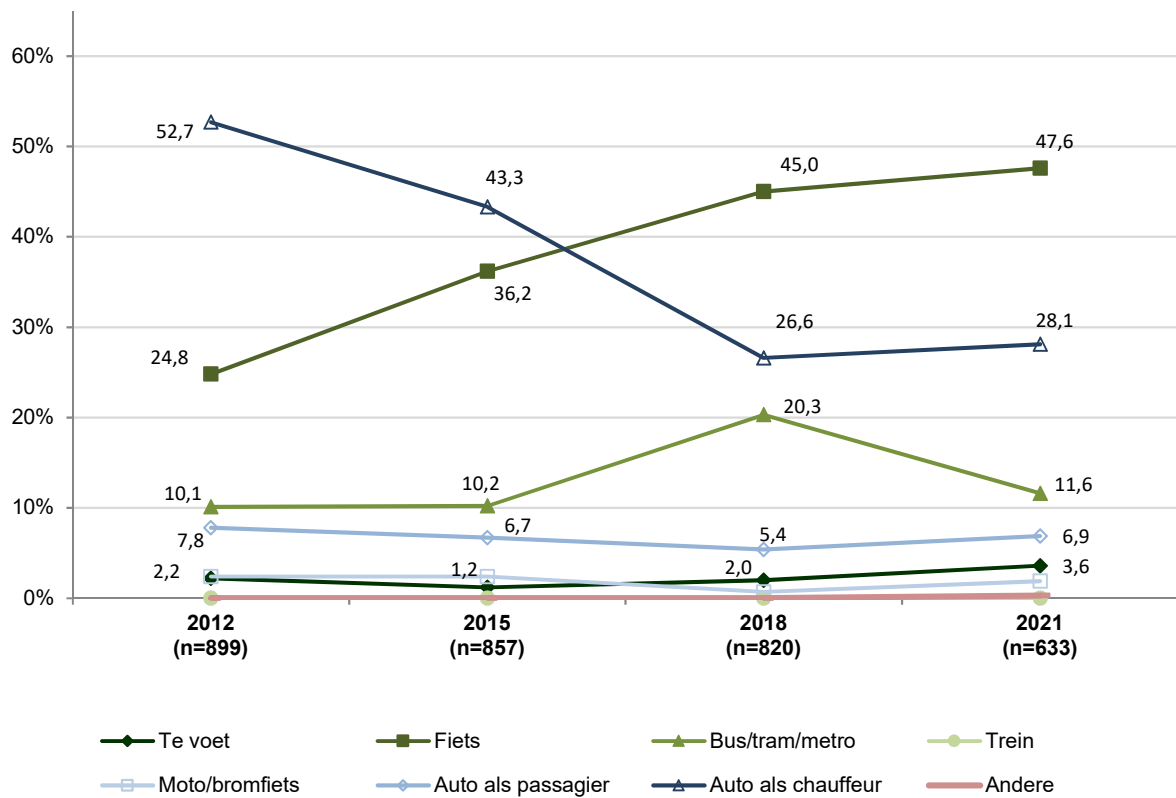
Basis: alle verplaatsingen – afstand 1,1 – 3,0 km (2012 - 2021)

AFSTAND 3,1 - 5,0 KILOMETER

Voor wat de verplaatsingen betreft van 3 tot 5 kilometer, ook hier zien we sinds 2012 tot 2018 enerzijds een significante stijging van de fietsverplaatsingen van 25% over 36% tot 45% en anderzijds een significante daling van autoverplaatsingen als chauffeur van 53% over 43% tot 27%. In 2021 zijn deze verplaatsingen niet meer significant veranderd t.o.v. 2018.

In 2012 en 2015 bedroeg het aandeel verplaatsingen met de bus/tram telkens 10% om dan significant toe te nemen met 10 procentpunten tot 2018 en vervolgens weer terug significant te dalen tot op het niveau van vorige edities (12%).

Figuur 12: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 3,1-5,0 km, 2012-2021



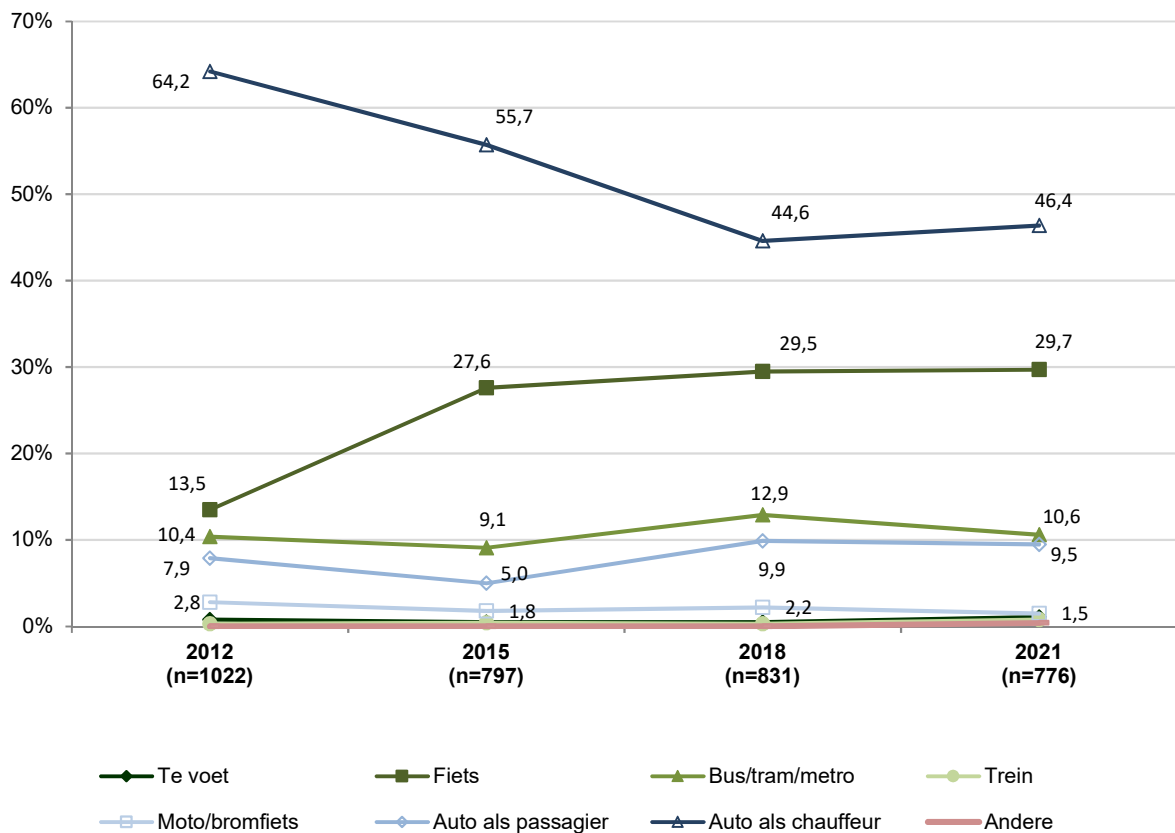
Basis: alle verplaatsingen – afstand 3,1 – 5,0 km (2012 - 2021)

AFSTAND 5,1 - 10,0 KILOMETER

De autoverplaatsingen als chauffeur bedroegen in 2012 64%. T.o.v. de daaropvolgende edities noteren we een significante daling tot 56% in 2015 en 45% in 2018 om vervolgens in 2021 niet meer significant te veranderen.

De fietsverplaatsingen stijgen sinds 2012 significant tot 2015 van 14% naar 28% en zijn daarna niet meer significant veranderd.

Figuur 13: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 5,1-10,0 km, 2012-2021

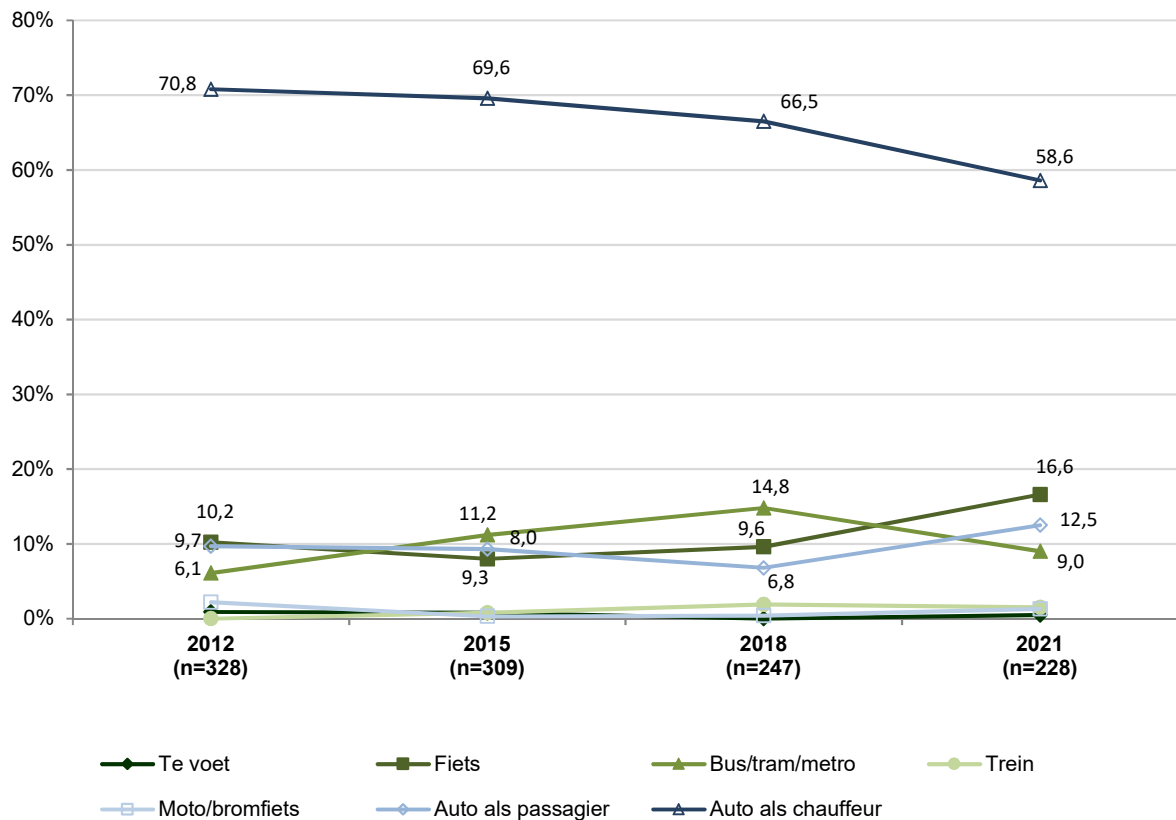


Basis: alle verplaatsingen – afstand 5,1 – 10,0 km (2012 - 2021)

AFSTAND 10,1 - 15,0 KILOMETER

Uit onderstaande figuur blijkt dat het aantal autoverplaatsingen als chauffeur maar ook het aantal fietsverplaatsingen voor verplaatsingen van 10 tot 15 kilometer, de eerste drie edities niet significant veranderd zijn. In 2021 is het aantal autoverplaatsingen echter wel significant gedaald t.o.v. alle vorige edities en het aantal fietsverplaatsingen significant gestegen.

Figuur 14: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 10,1-15,0 km, 2012-2021



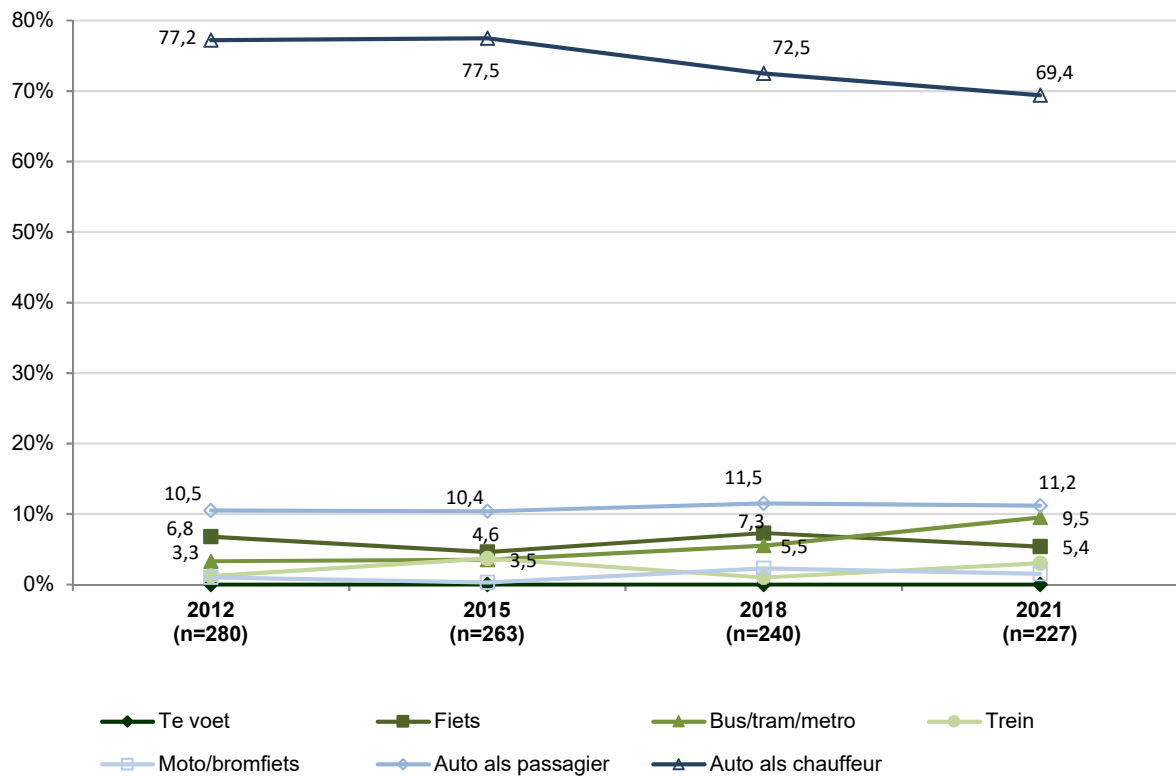
Basis: alle verplaatsingen – afstand 10,1 – 15,0 km (2012 - 2021)

AFSTAND 15,1 - 25,0 KILOMETER

Het aantal autoverplaatsingen als chauffeur voor verplaatsingen van 15 tot 25 kilometer, is eveneens de eerste drie edities niet significant veranderd en in 2021 t.o.v. 2012 en 2015 significant gedaald van 77%-78% tot 69%.

De verplaatsingen met de bus/tram zijn hier in 2021 t.o.v. 2012 en 2015 significant gestegen van 3%-4% tot 10%.

Figuur 15: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 15,1-25,0 km, 2012-2021

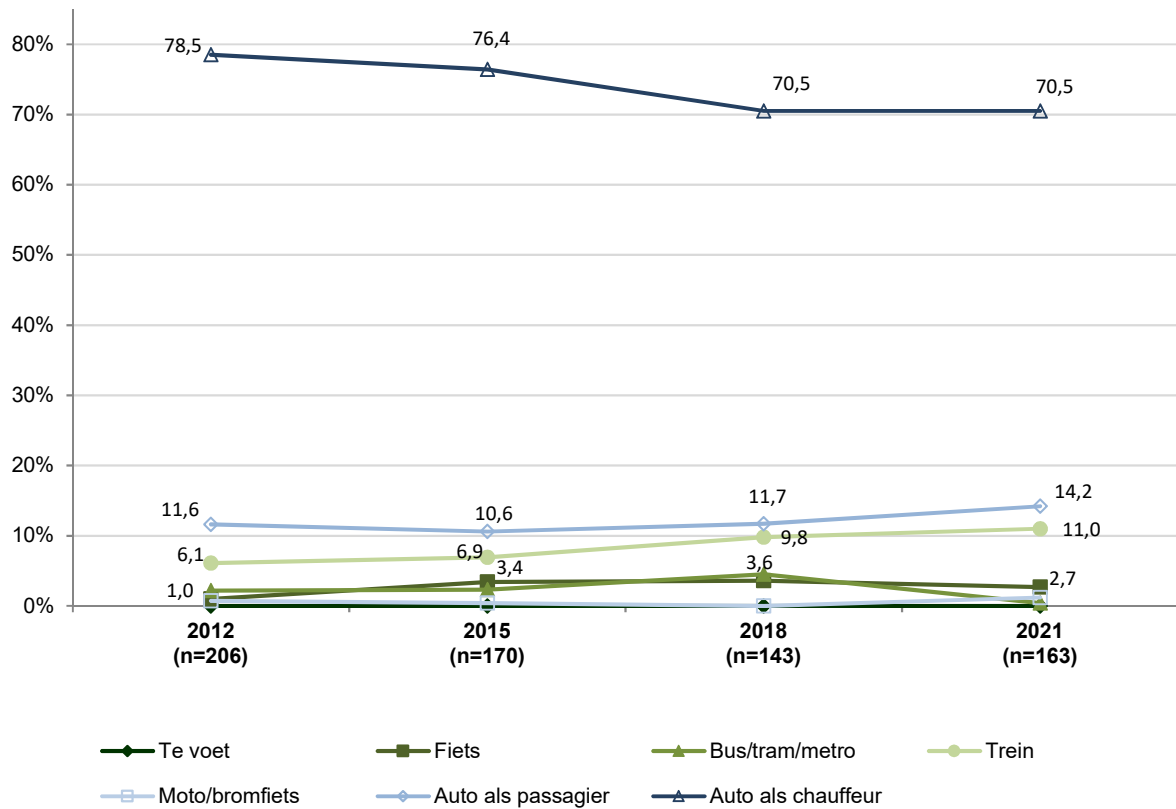


Basis: alle verplaatsingen – afstand 15,1 – 25,0 km (2012 - 2021)

AFSTAND 25,1 - 40,0 KILOMETER

De verschuivingen over de verschillende edities naar vervoerswijzen zijn niet significant.

Figuur 16: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 25,1-40,0 km, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen – afstand 25,1 – 40,0 km (2012 - 2021)

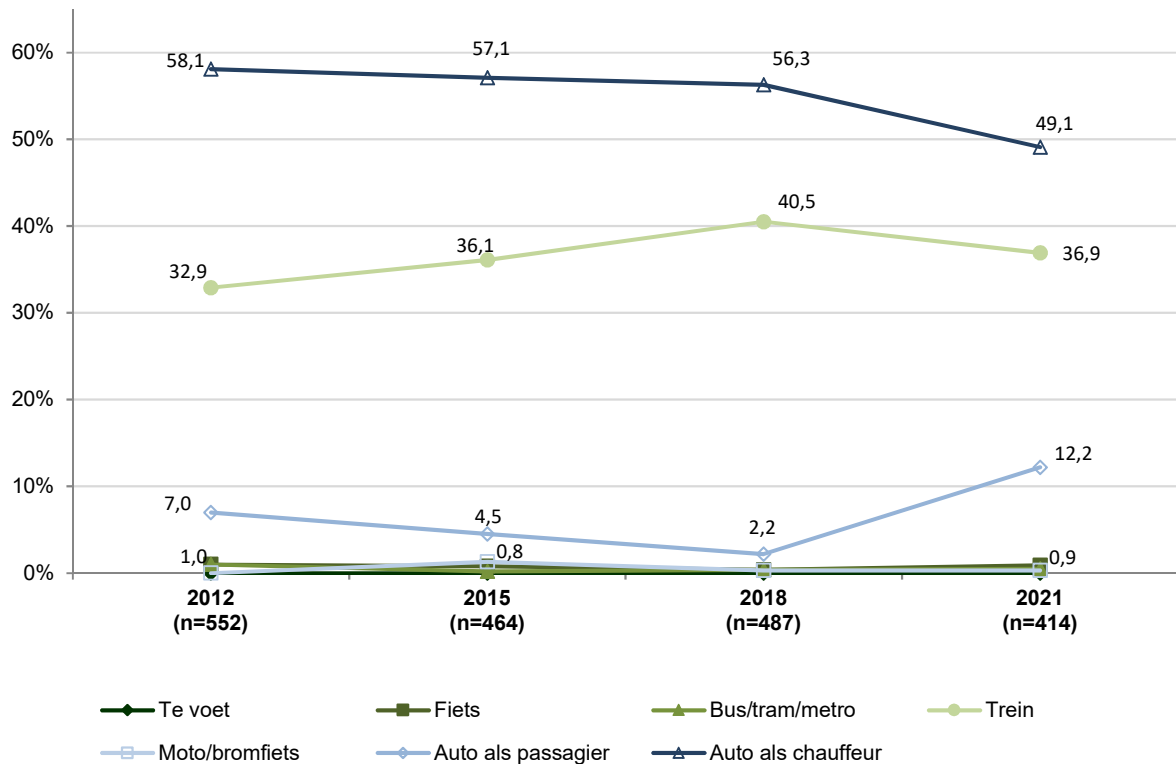
AFSTAND >40,1 KILOMETER

Het aandeel autoverplaatsingen als chauffeur voor verplaatsingen van meer dan 40 kilometer is van 2012 tot 2018 niet significant veranderd; in 2021 kan t.o.v. vorige jaren een significante daling opgetekend worden.

Betreffende het aandeel verplaatsingen met de wagen als passagier noteren we hier een significante stijging in 2021 t.o.v. de vorige drie edities.

Het aandeel treinverplaatsingen bedroeg in 2018 41%; dit is t.o.v. 2012 een significante stijging met 8 procentpunten.

Figuur 17: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand >40,1 km, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen – afstand >40,1 km (2012 - 2021)

3.2 Vervoermiddelenbezit en parkeergedrag

3.2.1 Vervoermiddelenbezit

3.2.1.1 AANTAL FIETSEN IN HET GEZIN

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

In 2021 en 2018 is t.o.v. 2015 en 2012 het aandeel respondenten dat over géén fiets in het gezin beschikt, significant gestegen (resp. van 8%-9% naar 13%).

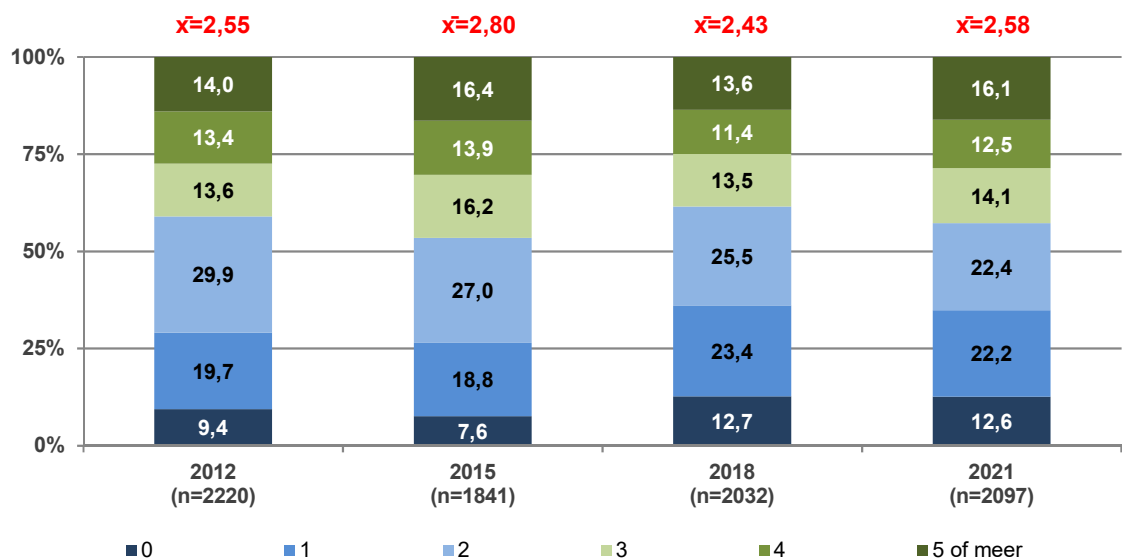
Het aandeel respondenten dat één fiets in het gezin heeft, is dan weer in 2018 t.o.v. 2012-2015 significant toegenomen (23% t.o.v. 20%-19%) om vervolgens niet meer significant te veranderen (22%).

Verder noteren we, betreffende het bezit van twee fietsen in het gezin, in 2018 en 2021 t.o.v. 2012 en 2015 een significante daling (resp. van 30%-27% naar 25%-22%).

Uit de vergelijking van de vier mobiliteitsonderzoeken inzake het gemiddeld aantal fietsen in het gezin blijkt dat het hoogste gemiddelde kan worden opgetekend bij de editie 2015, i.c. 2,8 fietsen.

In 2015 is t.o.v. 2012 het gemiddeld aantal fietsen in het gezin significant gestegen van 2,58 in 2012 naar 2,80 in 2015; in de daaropvolgende editie 2018 daalt dit gemiddelde t.o.v. 2015 significant naar 2,43. Ook de daling in 2021 t.o.v. 2015 (van 2,8 naar 2,58) is significant.

Figuur 18: Fietsen in het gezin, 2012-2021



Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen antwoord)

3.2.1.2 AANTAL WAGENS IN HET GEZIN

TOTAAL AANTAL WAGENS (EIGEN + SALARIS)

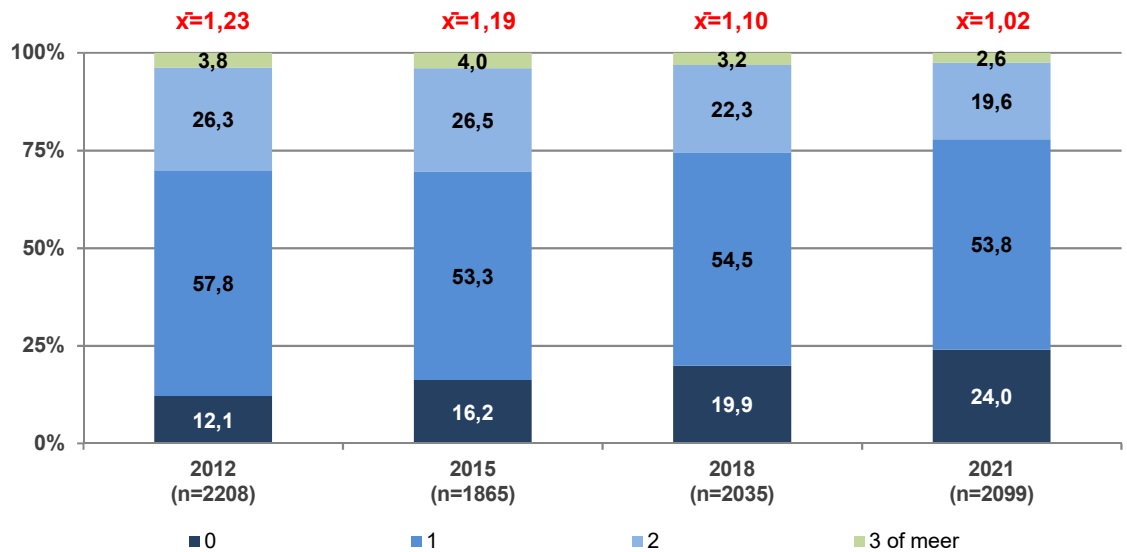
Het aantal Gentse gezinnen die over géén wagen beschikken, neemt significant van editie tot editie toe: van 12% in 2012, over 16% in 2015 tot 20% in 2018 en 24% in 2021.

In 2015 noteren we t.o.v. 2012 voorts een significante daling van het aantal respondenten die over 1 wagen beschikken: van 58% naar 53%.

Ook het aandeel Gentenaren dat 2 wagens in het gezin heeft, is in 2021 t.o.v. 2015 en 2012 significant afgenomen van 26%-27% naar 20%. Ook de daling in 2018 t.o.v. 2015 is significant, van 26%-27% naar 22%.

In 2012 wordt – in vergelijking met de volgende edities – het hoogste gemiddeld aantal wagens in het gezin opgetekend, m.n. 1,23 wagens wat significant over de resp. edities afneemt.

Figuur 19: Wagens (eigen + salaris) in het gezin, 2012-2021



Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen antwoord)

TOTAAL AANTAL EIGEN WAGENS

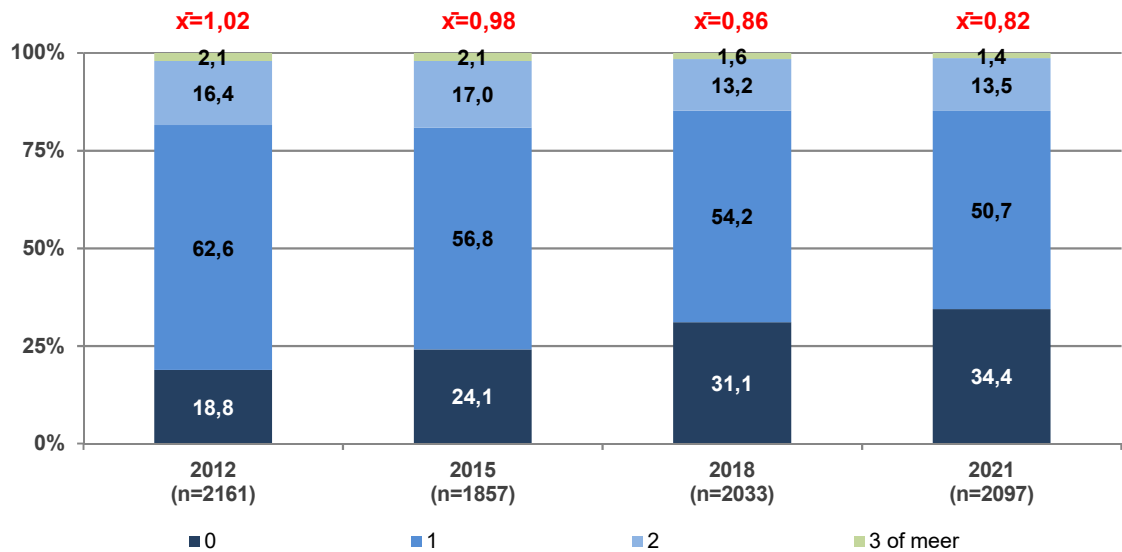
Sinds 2012 neemt het aantal Gentse gezinnen die over géén eigen wagen beschikken, ook hier significant van editie tot editie toe: van 19% in 2012, over 24% in 2015 tot 31% in 2018 en 34% in 2021.

Daarnaast zien we ook dat sinds 2012 t.o.v. de daaropvolgende edities het aantal respondenten die over 1 eigen wagen beschikken significant afneemt: van 63% in 2012 naar 57% in 2015, 54% in 2018 en tenslotte 51% in 2021.

Ook het aandeel Gentenaren dat 2 wagens in het gezin heeft, is in 2021 t.o.v. 2012 en 2015 significant afgenomen van 16%-17% naar 14%. Ook de daling in 2018 t.o.v. 2012 en 2015 is significant, van 16%-17% naar 13%.

De daling van het gemiddeld aantal eigen wagens in het gezin in 2021 t.o.v. 2012 en 2015 is significant (resp. 0,82 t.o.v. 1,02 en 0,98). Ook de vermindering in 2018 t.o.v. de twee voorgaande edities is significant (resp. 0,86 t.o.v. 1,02 en 0,98).

Figuur 20: Eigen wagens in het gezin, 2012-2021



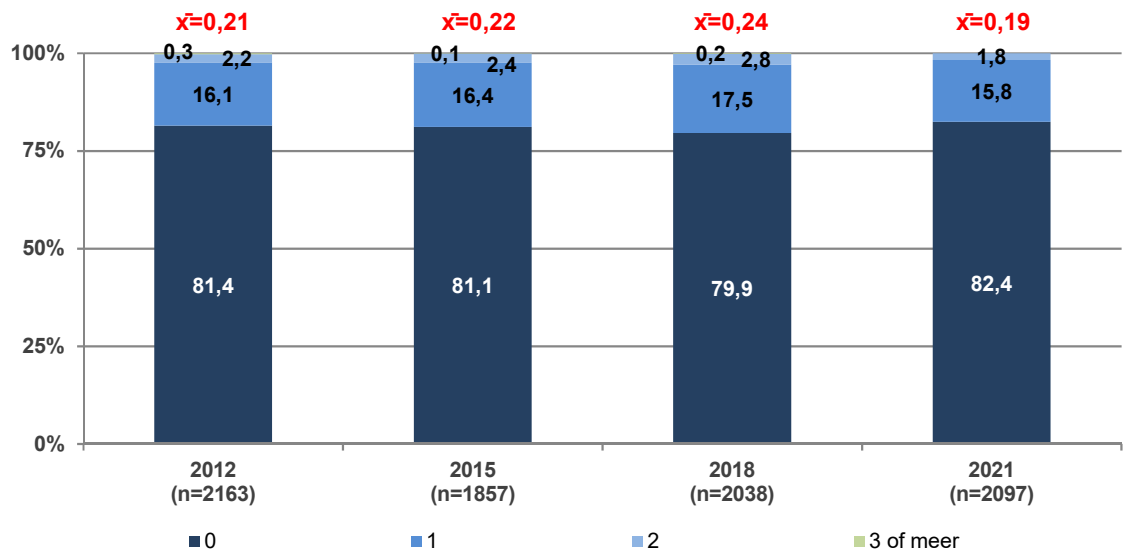
Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen antwoord)

TOTAAL AANTAL BEDRIJFSWAGENS

De trendanalyse 2012-2021 duidt geen significante verschillen aan betreffende het aantal bedrijfswagens waarover de Gentse gezinnen al dan niet beschikken.

Betreffende het gemiddelde aantal bedrijfswagens kan vastgesteld worden dat in 2021 het resp. gemiddelde significant gedaald is t.a.v. het mobiliteitsonderzoek van 2018, resp. 0,19 t.o.v. 0,24.

Figuur 21: Bedrijfswagens in het gezin, 2012-2021



Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen antwoord)

3.2.2 Parkeergedrag

3.2.2.1 PARKEREN VAN FIETS

THUIS

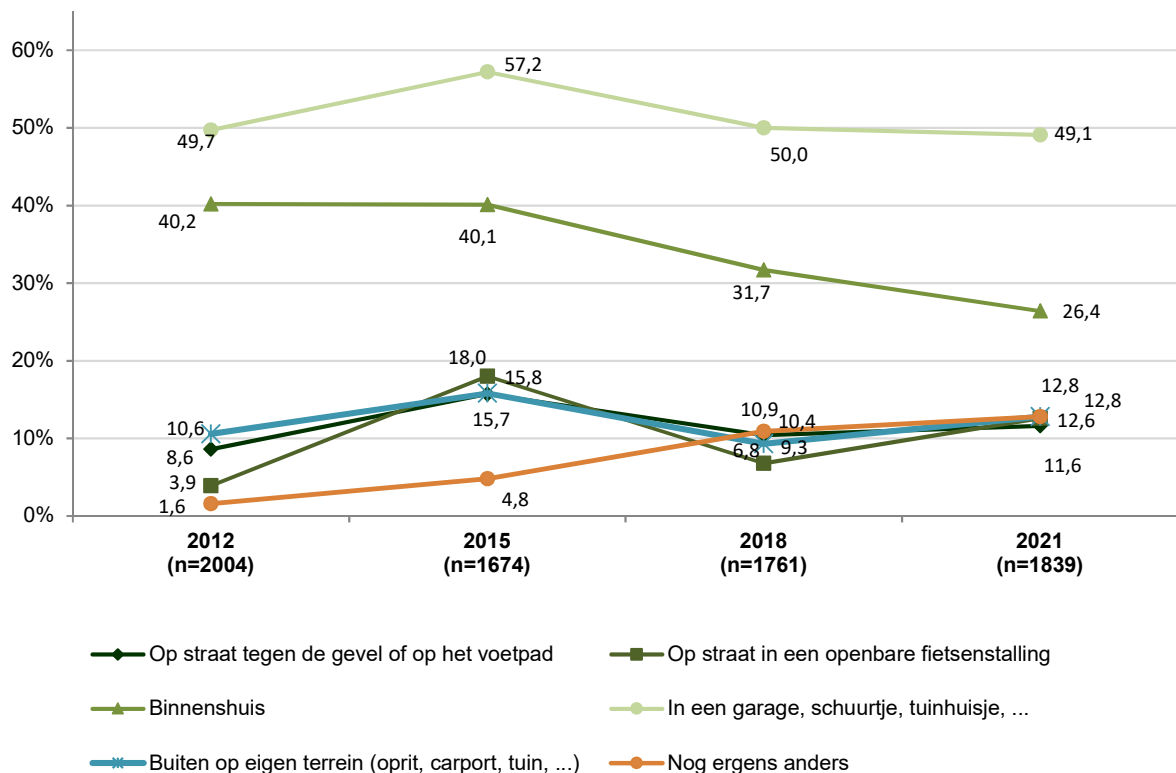
Betreffende de gezinnen die over een fiets beschikken, noteren we in 2015 t.o.v. 2012 een significante stijging van het aandeel respondenten dat deze fiets in de garage/schuurtje/tuinhuis stalt (resp. 57% t.o.v. 50%). In 2021 en 2018 noteren we dan weer een significante daling t.o.v. 2015 (50% en 49% t.o.v. 57%).

Eenzelfde trend kunnen we vaststellen voor de Gentenaren die hun fiets(en) parkeren op straat tegen de gevel en op straat in een openbare fietsenstalling, m.n. in 2015 t.o.v. 2012 een significante stijging en de volgende edities een significante daling.

Betreffende het stallen van de fiets(en) binnenshuis, hier noteren we in 2021 een significante daling t.o.v. drie voorafgaande edities (resp. 26% t.o.v. 32% in 2018 en telkens 40% in 2015 en 2012).

Voorts kan in 2021 enerzijds t.o.v. 2018 een significante stijging vastgesteld worden van het aandeel respondenten dat de fiets buiten op eigen terrein stalt en anderzijds t.o.v. 2015 een daling die eveneens significant is.

Figuur 22: Stelplaats van alle fietsen thuis, 2012-2021



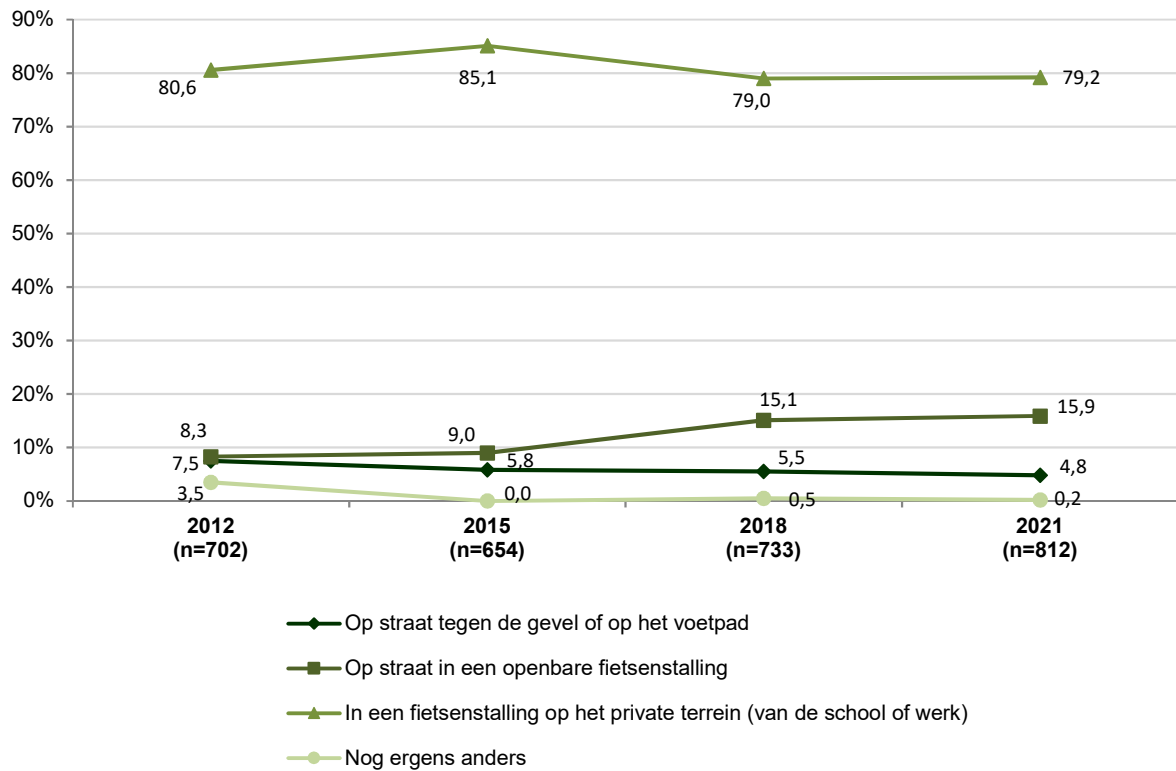
Basis: respondenten die een fiets in het gezin hebben (2012-2021)

OP WERK/SCHOOL

Betreffende de stalling van de fiets op het werk / school, de fiets wordt in 2021 t.o.v. 2018 in een zelfde (significante) mate in een fietsenstalling op het private terrein (van de school of werk) geparkeerd (79%) en t.o.v. 2015 in een significant mindere mate (resp. 79% t.o.v. 85%).

De stalling van de fiets(en) op straat in een openbare fietsenstalling is in 2018 en 2021 significant gestegen t.o.v. 2015 (resp. 15% en 16% t.o.v. 9%).

Figuur 23: Stelplaats van fiets op werk / school, naar locatie werk/school in Gent, 2012-2021



Basis: respondenten die met de fiets naar school / werk gaan in Gent (= centrum & deelgemeenten) (2012-2021)

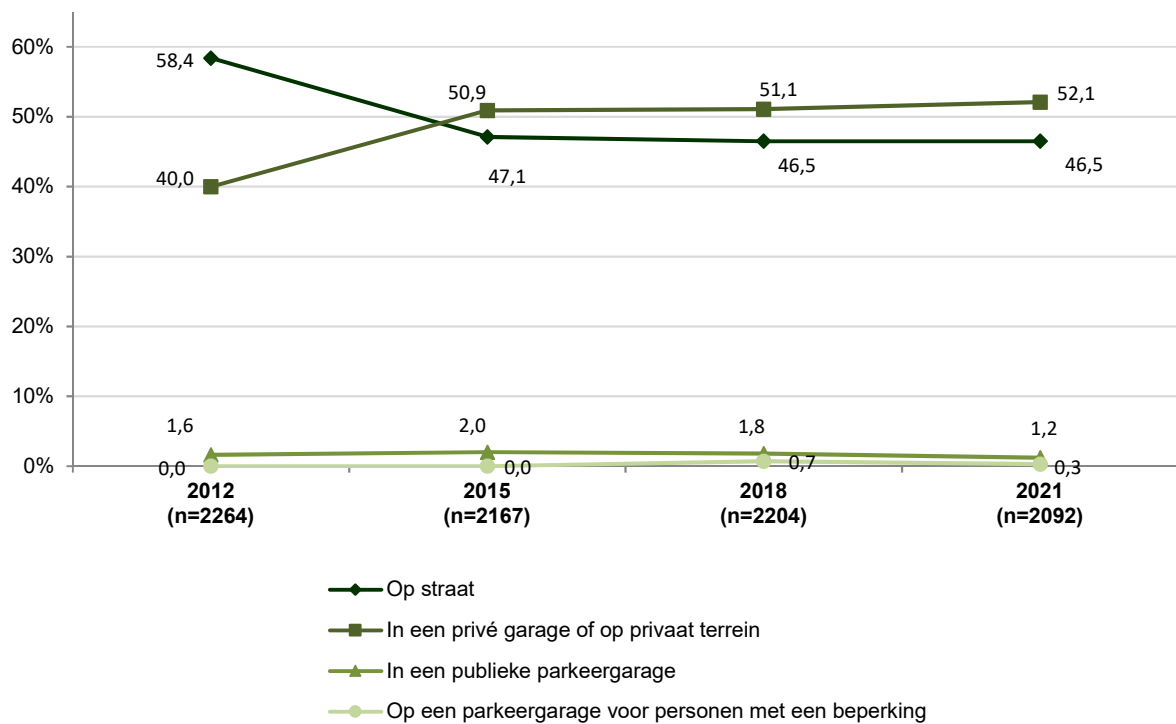
3.2.2.2 PARKEREN VAN WAGEN

BUURT VAN DE WONING

In 2021 is t.o.v. 2012 het aandeel wagens (eigen én salaris) dat geparkeerd wordt op straat significant gedaald met 12 procentpunten (resp. 47% t.o.v. 58%). Ook de dalingen in 2018 en 2015 t.o.v. 2012 zijn significant (resp. 47%-47% t.o.v. 58%). De laatste drie edities is het straatparkeren in de buurt van de woning stabiel gebleven.

Het aandeel wagens dat gestald wordt in een privé garage of op privaat terrein is in 2021 t.o.v. 2012 daartegenover significant gestegen met eenzelfde aantal procentpunten (resp. 52% t.o.v. 40%). Ook de stijgingen in 2018 en 2015 t.o.v. 2012 zijn hier eveneens significant (resp. 51%-51% t.o.v. 40%). Zoals uit onderstaande figuur blijkt is het parkeren in een privé garage/terrein de laatste drie mobiliteitsonderzoeken niet meer significant veranderd.

Figuur 24: Stelplaats van alle wagens thuis (max. 3 wagens per respondent), 2012-2021



Basis: totaal aantal wagens (2012-2021)

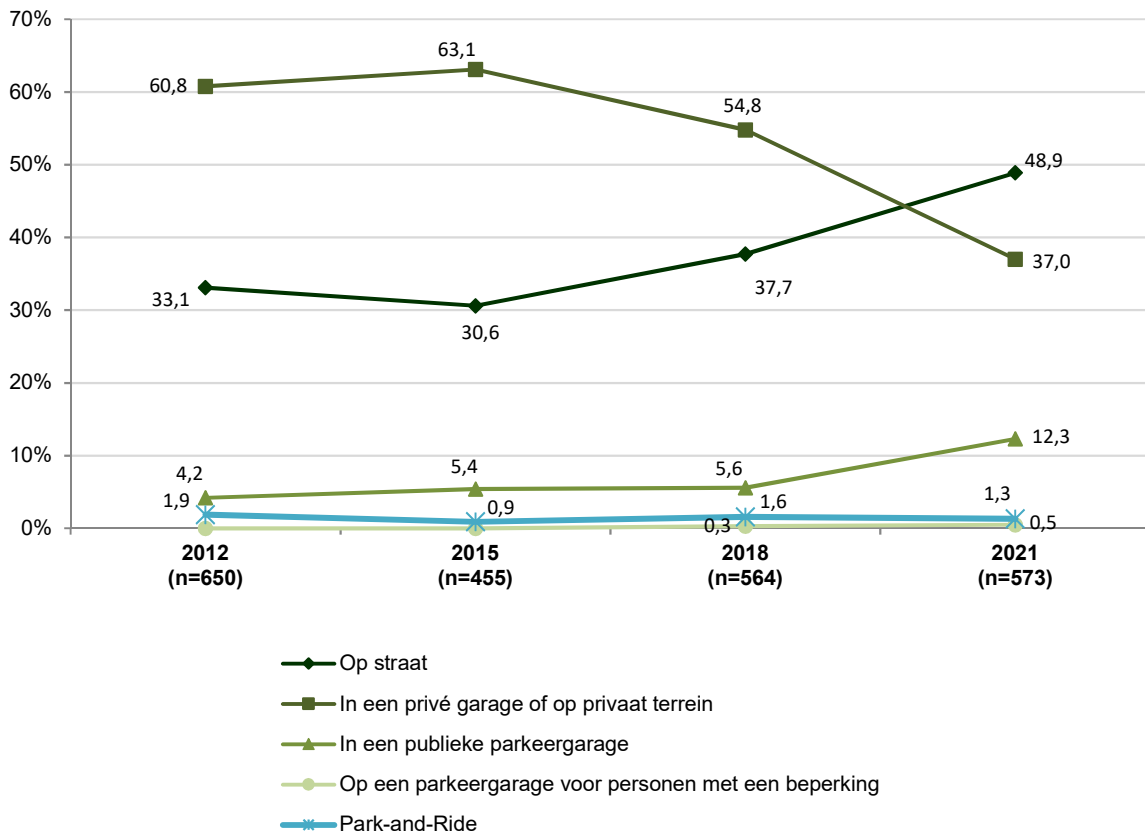
OP WERK/SCHOOL

In 2021 is t.o.v. de drie voorgaande edities het aandeel respondenten dat met de wagen naar het werk of school in Gent gaat en de wagen op straat parkeert, significant gestegen (resp. 49% t.o.v. 33% in 2012, 31% in 2015 en 38% in 2021).

Eenzelfde trend van significante stijging over de vier edities van 2012 tot 2021 noteren we eveneens voor het parkeren van de wagen in een publieke parkeergarage (in de buurt van werk / school) (van 4,2% over 5% in 2015, 6% in 2018 tot 12% in 2021).

Daartegenover kan worden vastgesteld dat het aandeel Gentenaren dat de wagen stalt in een privé garage of op privaat terrein in 2021 t.o.v. de drie vorige onderzoeken significant is gedaald (resp. 37% t.o.v. 61% in 2012, 63% in 2015 en 55% in 2018).

Figuur 25: Stelplaats van wagen op werk / school, naar locatie werk/school in Gent, 2012-2021



Basis: respondenten die met de wagen naar school / werk gaan in Gent (= centrum & deelgemeenten) (2012-2021)

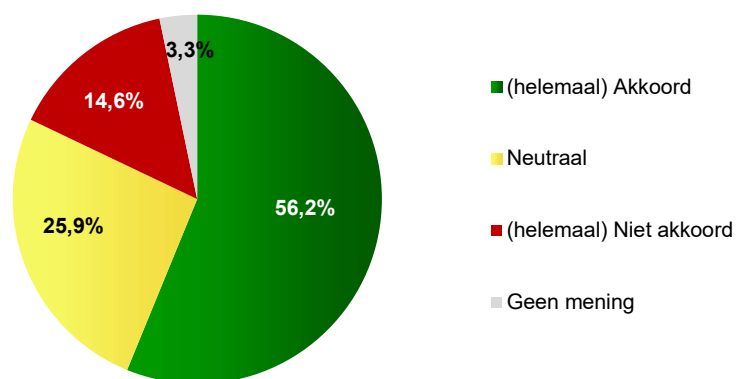
3.3 Mobiliteit in de stad Gent en in de buurt

3.3.1 Te voet

3.3.1.1 STELLING: GENT IS EEN VOETGANGERSSTAD

56% van de Gentenaren vindt dat Gent een voetgangersstad is; 15% vindt van niet. Een kwart (26%) gaat noch wel, noch niet akkoord met deze stelling en 3% van de respondenten heeft hieromtrent geen mening.

Figuur 26: Gent is een voetgangersstad – Totaal, 2021

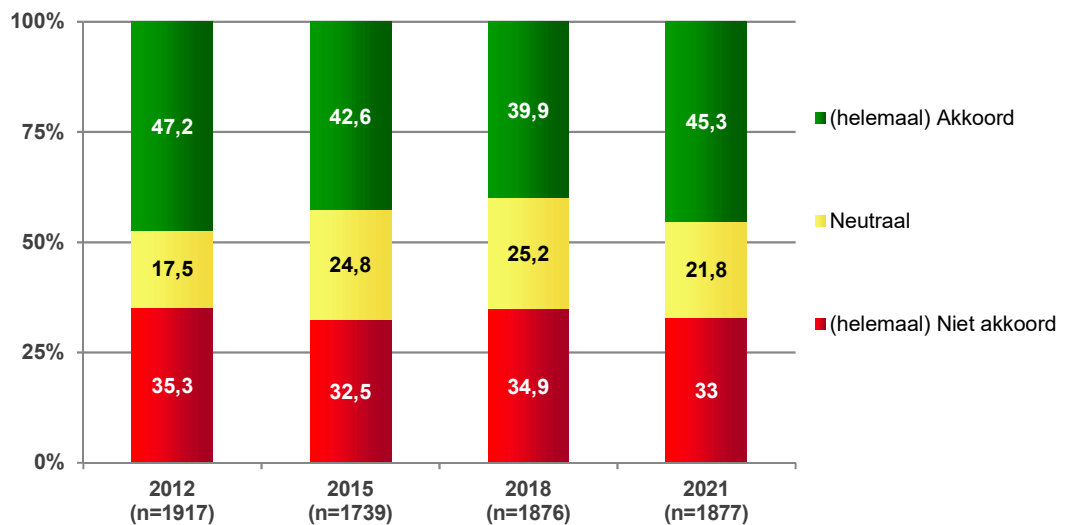


Basis: alle respondenten 2021 (n=2.100, excl. geen antwoord)

3.3.1.2 STELLING: DE VOETPADEN IN MIJN BUURT ZIJN SLECHT ONDERHOUDEN

In 2018 en 2015 kan t.o.v. 2012 een significante afname van het aandeel respondenten die ontevreden zijn over het onderhoud van de voetpaden in hun buurt vastgesteld worden van 47% naar resp. 43% en 40%. Deze trend heeft zich evenwel niet verdergezet: in 2021 is t.o.v. 2018 het aandeel 'ontevredenen' significant toegenomen van 40% in 2018 tot 45% in 2021.

Figuur 27: De voetpaden in mijn buurt zijn slecht onderhouden – Totaal, 2012-2021



Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen mening en geen antwoord)

3.3.2 Met de fiets

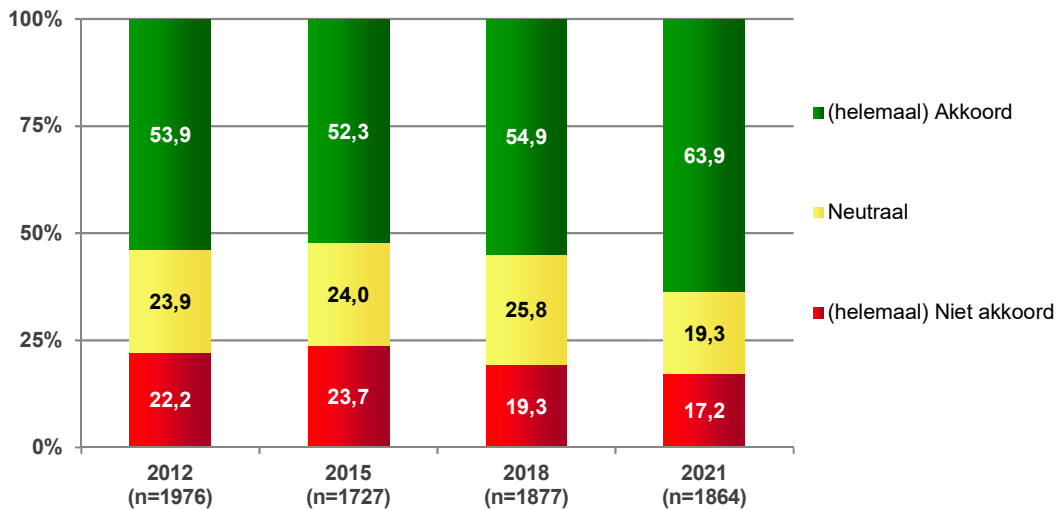
3.3.2.1 STELLING: GENT IS EEN FIETSSTAD

Het aandeel respondenten dat vindt dat Gent een fietsstad is, is in 2021 t.o.v. de drie voorgaande edities significant toegenomen (resp. 64% t.o.v. 54%, 52% en 55%).

Hiertegenover kan vastgesteld worden dat het aandeel van zij die vinden dat Gent geen fietsstad is, in 2021 significant is afgenomen t.o.v. 2012 (resp. 17% t.o.v. 22%). Ook de daling in 2018 t.o.v. 2015 van 24% naar 19% was significant.

Verder zien we in 2021 dat het aandeel neutralen significant gedaald is van 24%-26% in 2012-2018 naar 19% in 2021.

Figuur 28: Gent is een fietsstad – Totaal, 2012-2021



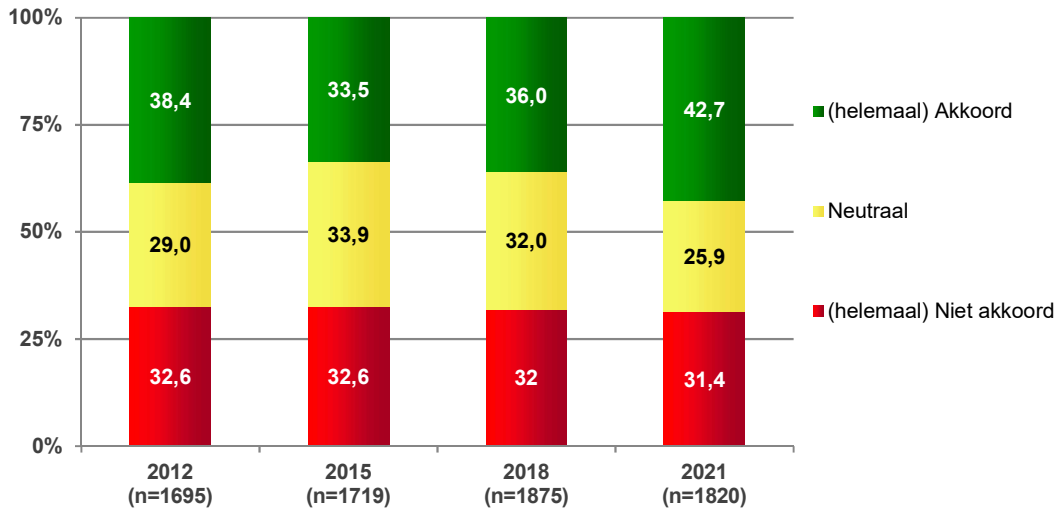
Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen mening en geen antwoord)

3.3.2.2 STELLING: DE FIETSINFRASTRUCTUUR IN MIJN BUURT IS GOED ONDERHOUDEN

Het aandeel respondenten dat van mening is dat de fietsinfrastructuur in de buurt goed onderhouden is, is in 2021 significant toegenomen in vergelijking met het Mobiliteitsonderzoek in 2018 en 2015 (resp. 42% t.o.v. 36% en 34%). Daarnaast kan in 2015 t.o.v. 2012 een significante daling van dit resp. aandeel vastgesteld worden (resp. 34% t.o.v. 38%).

Voorts daalde het aandeel respondenten dat zich neutraal opstelt ten aanzien van deze stelling significant in 2021 t.o.v. twee voorgaande edities van 34% in 2015 en 32% in 2018 naar 26% in 2021.

Figuur 29: De fietsinfrastructuur in mijn buurt is goed onderhouden – Totaal, 2012-2021



Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen mening en geen antwoord)

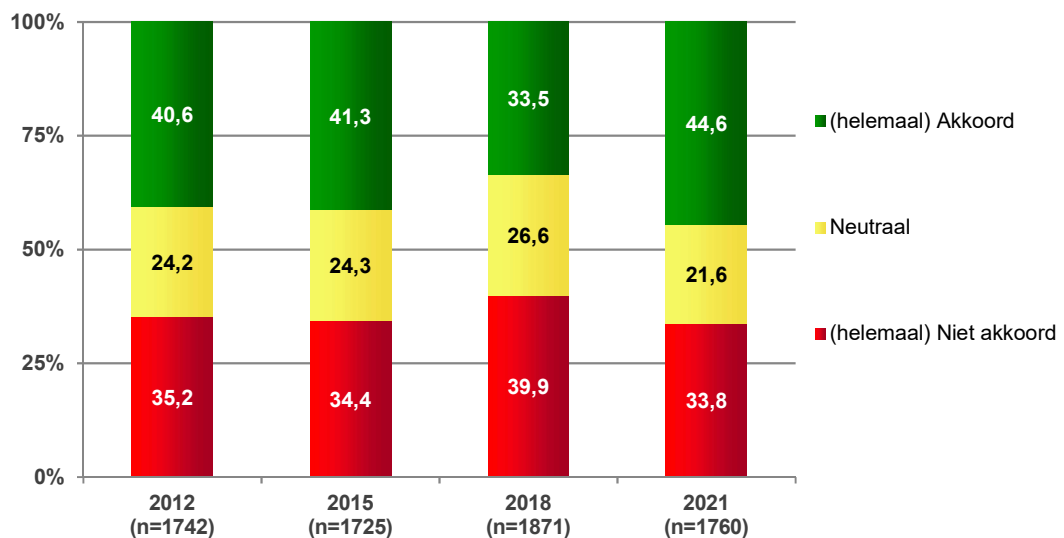
3.3.2.3 STELLING: IN MIJN BUURT ZIJN ER VOLDOENDE FIETSPARKEERPLAATSEN / IK HEB VOLDOENDE FIETSPARKEERPLAATS IN MIJN BUURT

In 2021 zijn significant meer respondenten van mening dat men voldoende fietsparkeerplaatsen heeft in de buurt, vergeleken met het Mobiliteitsonderzoek in 2018 (resp. 45% t.o.v. 34%). De daling anderzijds van het resp. aandeel in 2018 t.o.v. 2015 en 2012 is eveneens significant (resp. 34% t.o.v. telkens 41%)

Betreffende het aandeel respondenten dat vindt dat er onvoldoende fietsparkeerplaatsen zijn in de buurt, kan in 2018 t.o.v. de twee voorgaande edities een significante stijging vastgesteld worden van 35% in 2012 en 34% in 2015 tot 40% in 2018. In 2021 echter daalt dan dit aandeel t.o.v. 2018 met 6 procentpunten tot 34%.

Voorts is het aandeel respondenten dat zich neutraal opstelt, in 2021 t.o.v. 2018 eveneens significant gedaald van 27% in 2018 naar 22% in 2021.

Figuur 30: Ik heb voldoende fietsparkeerplaats in mijn buurt / In mijn buurt zijn er voldoende fietsparkeerplaatsen – Totaal, 2012-2021



Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen mening en geen antwoord)

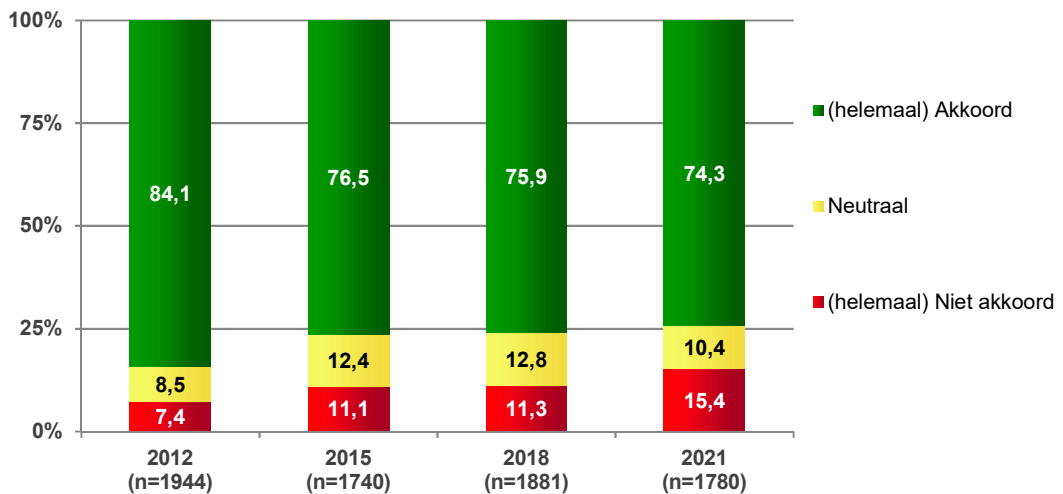
3.3.3 Openbaar vervoer

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

Het aandeel respondenten dat niet akkoord gaat met bovenstaande stelling, is in 2021 significant gestegen in vergelijking met de drie voorgaande mobiliteitsonderzoeken, resp. 15% t.o.v. 7% in 2012 en telkens 11% in 2015 en 2018.

Daartegenover is in 2021 het aandeel Gentenaren dat vindt dat er in hun buurt wel voldoende aantal bus-/tramlijnen zijn, significant gedaald ten aanzien van de vorige edities, resp. 74% t.o.v. 84% in 2012, 77% in 2015 en 76% in 2018.

Figuur 31: In mijn buurt zijn er een voldoende aantal bus-/tramlijnen – Totaal, 2012-2021



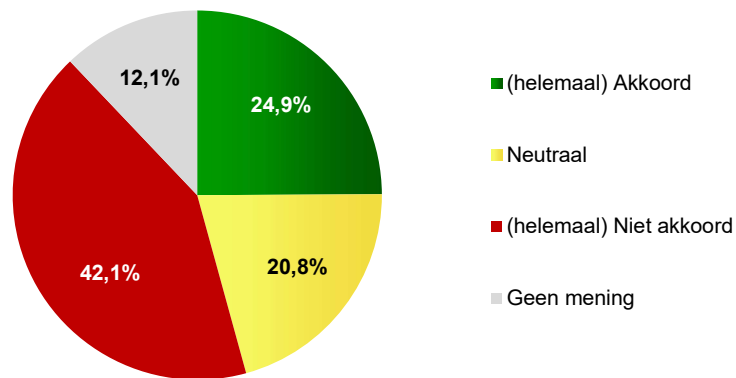
Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen mening en geen antwoord)

3.3.4 Parkeren

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

Voor 4 op de 10 respondenten (42%) kunnen bezoekers van de binnenstad niet gemakkelijk een autoparkeerplaats vinden; voor een kwart (25%) is dit wel gemakkelijk. 21% van de respondenten is neutraal en 12% heeft hierover geen mening.

Figuur 32: Bezoekers van de binnenstad kunnen gemakkelijk een autoparkeerplaats (in parkings, op straat, ...) vinden – Totaal, 2021

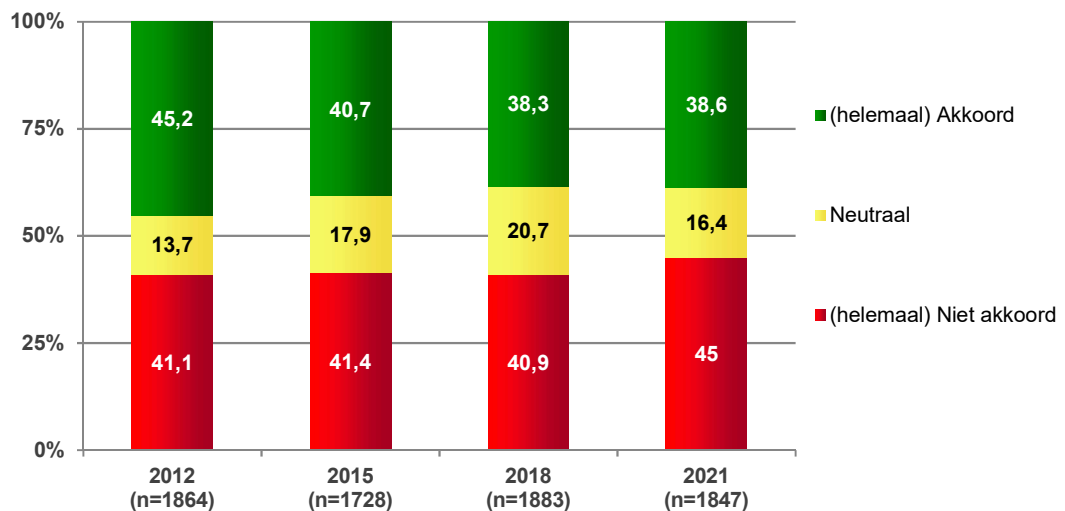


Basis: alle respondenten 2021 (n=2.100, excl. geen antwoord)

3.3.4.2 STELLING: IN MIJN STRAAT KUNNEN DE BEWONERS MAKKELIJK EEN AUTOPARKEERPLAATS VINDEN / ER IS VOLDOENDE PARKEERPLAATS IN MIJN BUURT

Het aandeel respondenten dat vindt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn in de buurt / gemakkelijk een autoparkeerplaats kunnen vinden in de straat (voor bewoners), is t.o.v. 2012 in de drie volgende edities significant gedaald, van 45% in 2012 tot 41% in 2015, 38% in 2018 en 39% in 2021.

Figuur 33: In mijn straat kunnen de bewoners makkelijk een autoparkeerplaats vinden / Er is voldoende parkeerplaats in mijn buurt – Totaal, 2012-2021



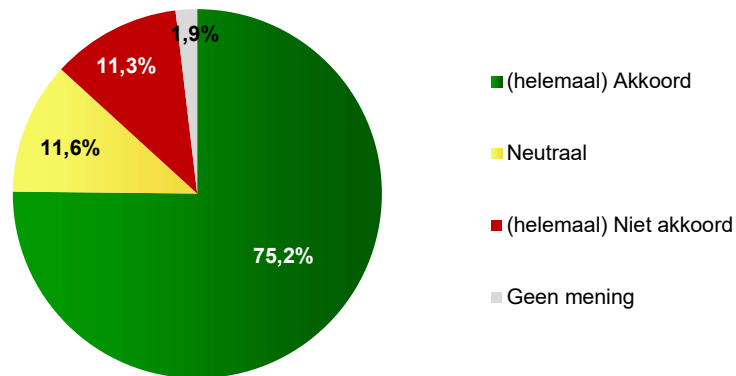
Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen mening en geen antwoord)

3.3.5 Algemeen

3.3.5.1 STELLING: MIJN BUURT IS VLOT BEREIKBAAR MET DE WAGEN

Drie kwart van de respondenten (75%) vindt dat hun buurt vlot bereikbaar is met de wagen. 11% vindt dit niet en voor 12% is de buurt noch vlot, noch moeilijk bereikbaar met de wagen. 2% heeft hierover geen mening.

Figuur 34: Mijn buurt is vlot bereikbaar met de wagen – Totaal, 2021

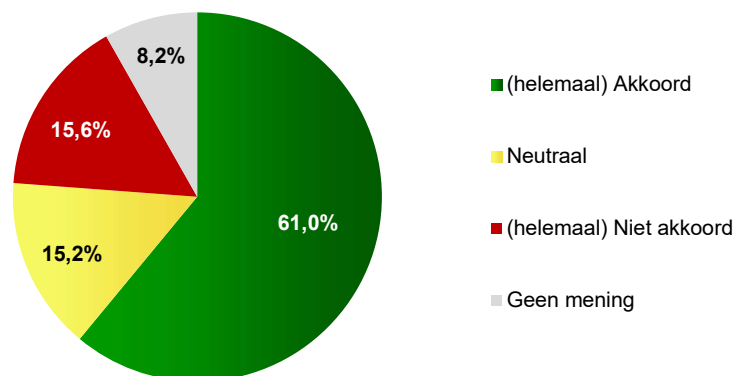


Basis: alle respondenten 2021 (n=2.099, excl. geen antwoord)

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

6 op de 10 ondervraagden (61%) vinden dat door de autovrije gebieden het inderdaad aangener leven is in de stad. Voor 16% is dit niet het geval en 15% stelt zich terzake neutraal op. 8% van de respondenten heeft hierover geen mening.

Figuur 35: Door de autovrije gebieden is het aangener leven in de stad – Totaal, 2021



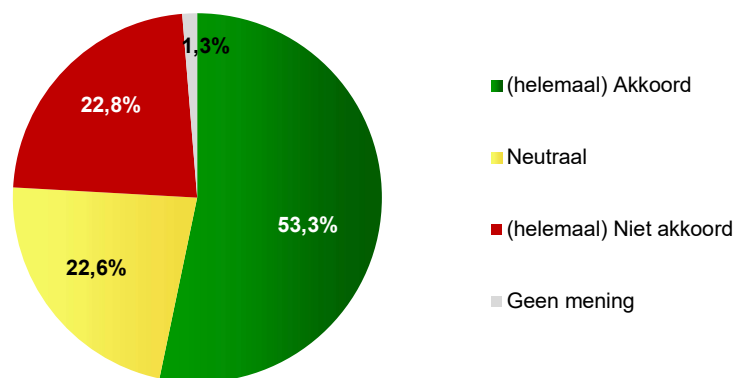
Basis: alle respondenten 2021 (n=2.100, excl. geen antwoord)

3.3.6 Verkeersveiligheid

3.3.6.1 STELLING: IK VOEL ME VEILIG IN HET VERKEER IN MIJN BUURT

Meer dan de helft van de respondenten (53%) voelt zich veilig in het verkeer in zijn/haar buurt. Bijna een kwart voelt zich onveilig (23%) en nog eens 23% neemt hierin een neutrale houding aan. 1% van de ondervraagde Gentenaren heeft hierover geen mening.

Figuur 36: Ik voel me veilig in het verkeer in mijn buurt – Totaal, 2021



Basis: alle respondenten 2021 (n=2.099, excl. geen antwoord)

4. Bijlage

4.1 Wegingscoëfficiënten

Tabel 3: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2012

	10-19 jaar		20-29 jaar		30-39 jaar		40-49 jaar		50-59 jaar		60-69 jaar		70-79 jaar	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
Centrum	0,6166	0,5232	0,5644	0,4456	0,5811	0,5474	0,7216	0,6404	0,8445	0,7637	0,6818	0,8036	0,9975	0,7242
Noordoost	1,1133	1,1653	0,8959	0,7595	0,7777	0,8245	0,9536	1,0523	0,9763	1,1961	1,1322	1,0525	1,3113	1,2642
Rand	1,7075	1,6287	1,6066	1,1442	1,7120	1,1992	1,4912	1,2108	2,0417	1,9055	1,6853	2,0856	1,4124	2,7106
Zuidwest	0,7045	0,7023	0,7402	0,6598	1,0290	0,7993	0,9085	1,0201	1,0344	0,9935	1,2779	1,3757	1,2166	1,3036

Tabel 4: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2015

	10-19 jaar		20-29 jaar		30-39 jaar		40-49 jaar		50-59 jaar		60-69 jaar		70-79 jaar	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
Centrum	0,5189	0,3930	0,5420	0,5350	0,6598	0,5347	0,6376	0,5388	0,6294	0,7344	0,5341	0,7325	0,6528	0,9141
Noordoost	1,4478	0,8685	0,8292	0,9775	0,9816	0,8239	0,8860	0,8019	1,3496	0,9561	0,7622	0,8856	0,8386	1,2664
Rand	1,3547	1,9414	1,6348	1,4634	1,7223	1,1801	1,4859	1,7566	4,0606	2,1378	1,6308	2,5070	2,3769	2,9650
Zuidwest	0,8892	1,1228	0,8438	0,7739	0,8659	0,8743	0,9617	0,7703	1,1968	1,1575	0,8449	0,9795	0,8775	1,0446

Tabel 5: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2018

	10-19 jaar		20-29 jaar		30-39 jaar		40-49 jaar		50-59 jaar		60-69 jaar		70-79 jaar	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
Centrum	0,4855	0,6199	0,9585	0,8004	0,7297	0,6212	0,6788	0,7658	0,7045	0,5778	0,5154	0,4802	0,5622	0,6845
Noordoost	1,3523	0,9002	1,2551	1,1310	0,7935	0,7418	0,8316	1,0633	0,8053	0,9520	0,9089	1,0674	1,1334	0,9134
Rand	3,0022	2,9733	1,6388	1,9514	1,9469	1,2916	1,7056	1,7882	1,7978	1,5343	2,6414	2,0843	2,0380	1,9301
Zuidwest	0,8080	0,7053	0,7625	0,7837	0,6307	0,6493	0,6117	0,8012	0,7014	0,6913	0,5550	0,6299	0,8723	0,9657

Tabel 6: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2021

	10-19 jaar		20-29 jaar		30-39 jaar		40-49 jaar		50-59 jaar		60-69 jaar		70-79 jaar	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
Centrum	1,5703	0,7011	1,5864	1,1583	0,8144	0,9782	1,2506	0,7254	0,7903	1,1742	0,6451	0,9681	1,5775	1,0759
Noordoost	1,3775	1,6253	1,8174	1,2937	1,2879	1,0974	0,9040	1,0242	0,9480	1,1060	0,8386	0,7557	1,2305	1,0252
Rand	1,5231	1,4991	1,2419	1,2604	0,9488	1,3572	1,0783	1,3173	1,1475	1,3150	0,9241	1,1773	1,0114	0,9799
Zuidwest	0,9400	0,8800	0,6715	0,6378	0,6368	0,6630	0,7242	0,7337	0,6684	0,6723	0,7426	0,5127	0,5534	0,7035

4.2 Indeling volgens stadsdeel

