

Bevraging circulatieplan

gent: slim op weg

CIRCULATIEPLAN GENT

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | Grenzen Sectoren |  | Herienrichting straat |
|  | Autovrij gebied |  | Knip met cameracontrole |
|  | Voetgangersstraat tussen 11 uur en 18 uur |  | Knip met vaste of wegneembare palen |
|  | Voetgangersstraat tussen 11 uur en 18 uur, enkel tijdens de zomermaanden (juni-september) |  | Bestaande vaste of wegneembare palen |
|  | Belangrijkste in- en uitvalsweg voor autoverkeer |  | Eerichting bestaad |
|  | Parkoergruizen/ondergrondse parking |  | Gewijzigde rijrichting |
|  | Park-and-Rides |  | Net openbaar vervoer met knooppunten |
|  | Park-and-Rides in onderhandeling |  | Belangrijkste verbinding van een P+R met tram/bus naar het centrum |

01

Achtergrond &
doelstellingen

02

Non-response
analyse & weging

03

Verplaatsingsgedrag

04

Verplaatsingsgedrag
bij verplaatsingen
naar de binnenstad

05

Wijziging gedrag bij
verplaatsingen naar
de binnenstad

06

Impact
bereikbaarheid

07

Impact
verkeersleefbaarheid

08

Evaluatie autovrij
gebied en knippen

09

Perceptie van het
circulatieplan

10

5 belangrijke punten
om te onthouden

1. Achtergrond en doelstellingen



Stad Gent heeft op 3 april 2017 een nieuw circulatieplan ingevoerd.

De doelstelling van dit circulatieplan is het verhogen van de bereikbaarheid (voetgangers, fiets, openbaar vervoer en auto) door het weren van de doorgaand verkeer en het verhogen van de doorstroming van het openbaar vervoer in de binnenstad.

Het uiteindelijke doel is de (verkeers-) leefbaarheid in de binnenstad te verhogen.

Het nieuwe mobiliteitsplan is reeds enkele maanden in voege en vraagt een evaluatie. Onder de verschillende evaluaties valt ook een representatieve bevraging van de Gentenaren.

In dit rapport wordt de opzet van de bevraging uitgelegd, alsook een antwoord geformuleerd op de gestelde vragen.



Het bronbestand voor deze studie is het Gentse bevolkingsregister geraadpleegd in juli 2017.

De populatie zijn alle Gentenaren van 16 jaar tot en met 79 jaar(*). Het einddoel is het formuleren van uitspraken en conclusies vanuit de steekproefresultaten die gelden voor de volledige onderzoekspopulatie.

Hiervoor werd een afgeleid bestand uit het bevolkingsregister getrokken door Stad Gent, op basis van enkele variabelen, vertrekkende van deze populatie (16-79 jaar).

Het doel is om ervoor te zorgen dat de steekproef representatief is, dat wil zeggen dat we streven naar gelijke verhoudingen in de te analyseren netto-steekproef.

Vooraf:

- kiezen voor een gestratificeerde steekproef, waarbij de verhoudingen van Gentenaren ook in de bruto-steekproef terug te vinden zijn

Achteraf:

- toepassing van wegingscoëfficiënten, om eventuele verhoudingen in bevolkingskenmerken die niet in evenwicht zijn te corrigeren, waarbij ieder individu een gewicht krijgt.

* zie slide 9



Er is gekozen voor een disproportioneel gestratificeerde steekproef.

Voor deze studie werden er twee gebieden afgebakend, met name het gebied binnen en buiten de R40. Deze indeling is inhoudelijk zeer interessant voor het circulatieplan.

De steekproef is disproportioneel omdat we binnen elk gebied een steekproef van 500 Gentenaren trekken, terwijl de eigenlijke verhouding anders is. Binnen de groep 16-79 jarigen woont slechts 26,5% binnen de R40.

Dit aantal is te laag om de groep Gentenaren binnen de R40 te vertegenwoordigen. Daarom is er gekozen om in de uiteindelijke steekproef ten minste 500 personen binnen de R40 en 500 personen buiten de R40 te hebben.

Disproportie zorgt dus voor voldoende aantallen in de steekproef voor mensen binnen de R40.

De steekproef is gestratificeerd want voor elke van de twee gebieden wordt er proportioneel getrokken volgens de volgende parameters (strata):

- Geslacht, leeftijd, nationaliteit (**) en geografisch gebied

Stratificatie zorgt ervoor dat de juiste verhoudingen van de Gentse bevolking ook in de steekproef terug te vinden zijn.

** zie slide 10



Het doel was om 1.000 geldige vragenlijsten te hebben.

Om dit aantal te kunnen behalen dienden er meer vragenlijsten uitgestuurd te worden, want niet alle Gentenaren antwoorden.

Voor de steekproefaantallen voor 'binnen R40' en 'buiten R40' is vertrokken van verschillende responsgraden : een responsgraad van 25% voor het binnengebied, en een responsgraad van 39% voor het buitengebied. De reden voor het hanteren van differentiële responsgraden is de verschillende bevolkingssamenstelling van deze twee gebieden. De leefbaarheidsmonitor geeft aan dat de responsgraden bij personen van vreemde nationaliteit en ook vreemde herkomst lager liggen, alsook bij de jongeren. M.a.w. er zijn meer Gentenaren aangeschreven die binnen R40 wonen dan Gentenaren die er buiten wonen.

Er werd aselekt (op basis van toeval) getrokken, automatisch door de computer.

Aan de hand van een steekproefmatrix en de responsgraden werd een theoretisch aantal van 3372 Gentenaren bekomen. Dit toegepast op het getrokken bestand gaf een steekproefaantal van 3347.

Voor dit onderzoek werden dus 3347 Gentenaren van 16 tot en met 79 jaar aangeschreven.



In dit onderzoek werd 80+ niet bevraged. Er is afgebakend op 79 jaar, analoog aan de leefbaarheidsmonitor.

Op basis van eerdere ervaringen in de leefbaarheidsmonitor (representatieve bevraging bij Gentenaren vanaf 10 jaar) werd beslist om 80+ niet te bevragen via deze vragenlijst.

In de leefbaarheidsmonitor was de netto respons voor 80+ heel laag. Ze participeren wel, maar de vragenlijsten zijn onvoldoende ingevuld om mee te nemen in de verwerking. Daarom werd geopteerd om deze groep op een andere manier te bevragen dan via deze vragenlijst.

De groep 80+ werd voor de evaluatie van het Circulatieplan bevraged via de Mobicooches. Als alternatief is een focusgroep met de groep georganiseerd, als onderdeel van een andere evaluatielijn.



Belgen zijn personen die geboren zijn als Belg en nog steeds de Belgische nationaliteit hebben. Voor dit onderzoek begrijpen we onder 'niet Belgen' naast personen met een andere dan de Belgische nationaliteit, ook de personen die op vandaag Belg zijn maar eerder in hun leven een andere nationaliteit hadden en die dus tot Belg genaturaliseerd zijn.

Voor deze steekproef wordt de variabele 'nationaliteit' als volgt bepaald, in een verruimde context: niet-Belgen zijn mensen met een niet-Belgische nationaliteit + mensen met een Belgische nationaliteit die als oude nationaliteit een niet-Belgische nationaliteit hebben. Dus, Belgen en tot Belg genaturaliseerde niet-Belgen.

Op de Gent in cijfers – website vind je 14% niet-Belgen. Dat is zo voor de totale bevolking, alle leeftijden. Hier gaat het om de 16 tot en met 79- jarigen enerzijds, en een verruimde definitie, anderzijds.



Het onderzoek werd opgezet in 3 fases:

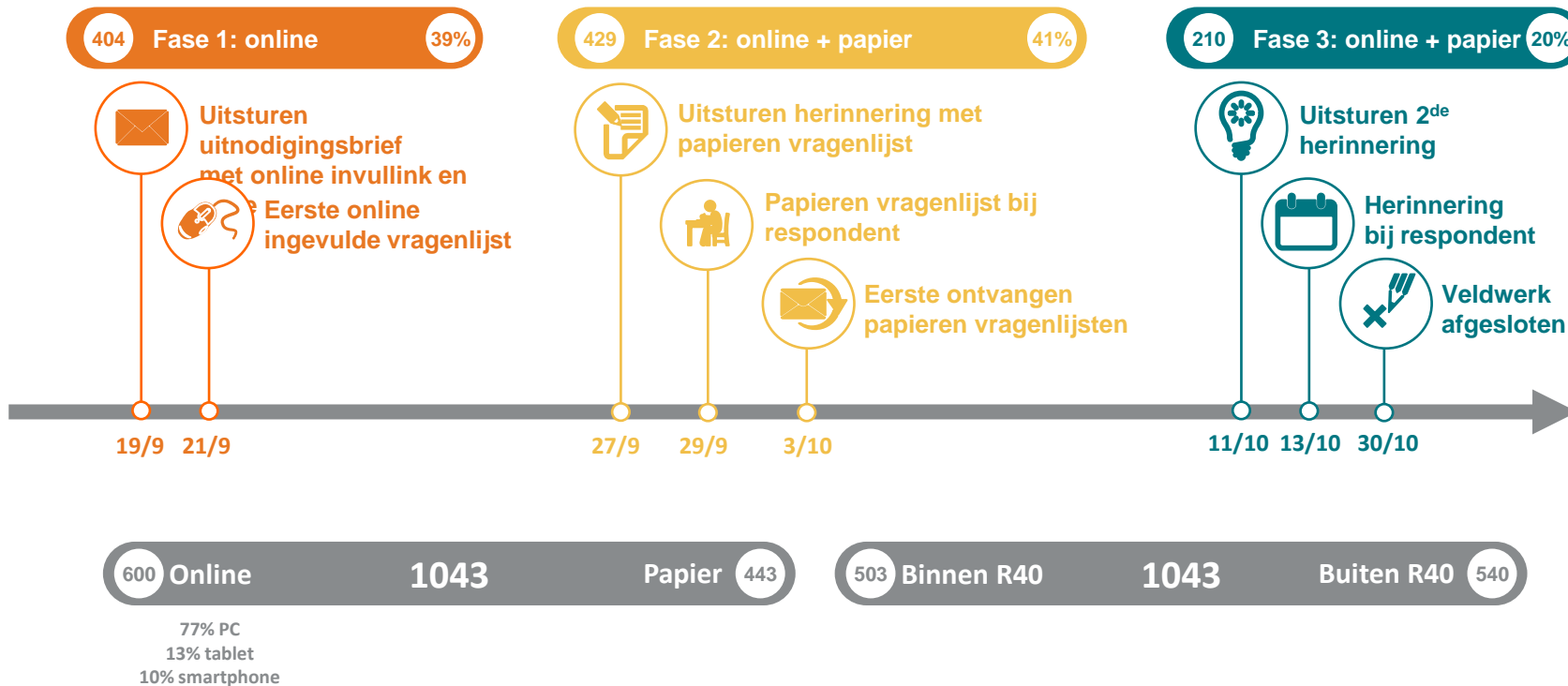
- Fase 1
 - Er werd een uitnodigingsbrief verstuurd naar de 3347 personen die in aanmerking kwamen voor het onderzoek. Deze brief bevatte uitleg over het onderzoek en een online link naar de website waarop de vragenlijst kon worden ingevuld. Elke respondent kreeg ook een unieke ID mee waarmee de vragenlijst kon gestart worden.

- Fase 2
 - In deze fase werd een herinneringsbrief gestuurd naar de respondent. Hierbij gaven we aan dat er nog steeds online ingevuld kon worden. Bij deze herinneringsbrief werd ook een papieren vragenlijst toegevoegd. Dit om mensen die niet in staat zijn online in te vullen of liever op papier invullen, ook de kans te geven om deel te nemen.

- Fase 3
 - Deze laatste herinnering diende om de mensen die nog niet hadden ingevuld te overtuigen alsnog online of op papier in te vullen.

Met de eerste twee fases werd 80% van het vooropgestelde aantal gehaald.

Veldwerk




**STEEKPROEF
BESCHRIJVING**



**Representatieve
steekproef bij
16-79 jarige
Gentenaren**

**STEEKPROEF
GROOTTE**



**n=1043
Gentenaren**

QUOTA



**Binnen
Gentse stadsring
&
Buiten
Gentse stadsring**

**DATACOLLECTIE
METHODE**



**Online
(pc, tablet
smartphone)
&
papier**

**VELDWERK
PERIODE**



**VAN:
21/09/2017
TOT:
30/10/2017**

-  Een betrouwbaarheidsinterval wordt gebruikt om conclusies vanuit een steekproef te generaliseren naar de populatie.
-  Een betrouwbaarheidsinterval is een intervalschatting voor een parameter. Een betrouwbaarheidsinterval geeft een heel interval van betrouwbare waarden van de parameter weer.
-  Wanneer 75% van de Gentenaren die we bevragen ($n=1000$) aangeven gelukkig te zijn, dan kunnen we met 95% zekerheid zeggen dat, van alle Gentenaren, het aantal Gentenaren die gelukkig zijn ligt tussen 72,31% en 77,68%.
-  Wanneer 75% van de mannelijke Gentenaren ($n=500$) aangeven gelukkig te zijn, dan kunnen we met 95% zekerheid zeggen dat, voor alle Gentse mannen, het aantal Gentse mannen die gelukkig zijn ligt tussen 71,20% en 78,79%.
Een kleinere steekproef zorgt voor een groter interval.

Doorheen het rapport wordt onderstaande indicatie van significante verschillen (95%) tussen subgroepen gebruikt.



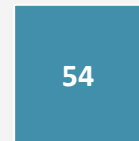
Significante verschillen zijn aangeduid via A, B, C, ...



Verschillen worden aangegeven bij het hoogste resultaat van de vergelijking.



Bijvoorbeeld: de indicatie AC in kolom B geeft een significant verschil aan tussen 70% (B) en 54% in kolom A & tussen 70% (B) en 58% in kolom C.



18-24 j.o.
(n=300) - A



25-34 j.o.
(n=300) - B



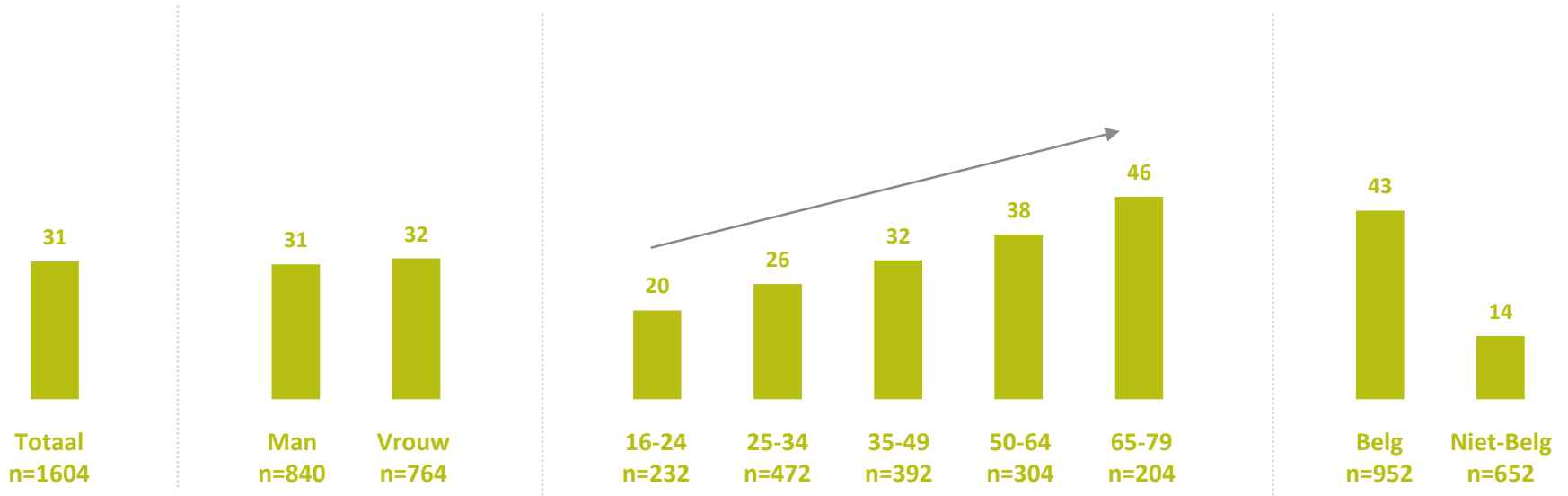
35-44 j.o.
(n=300) - C



2. Non-respons analyse & weging

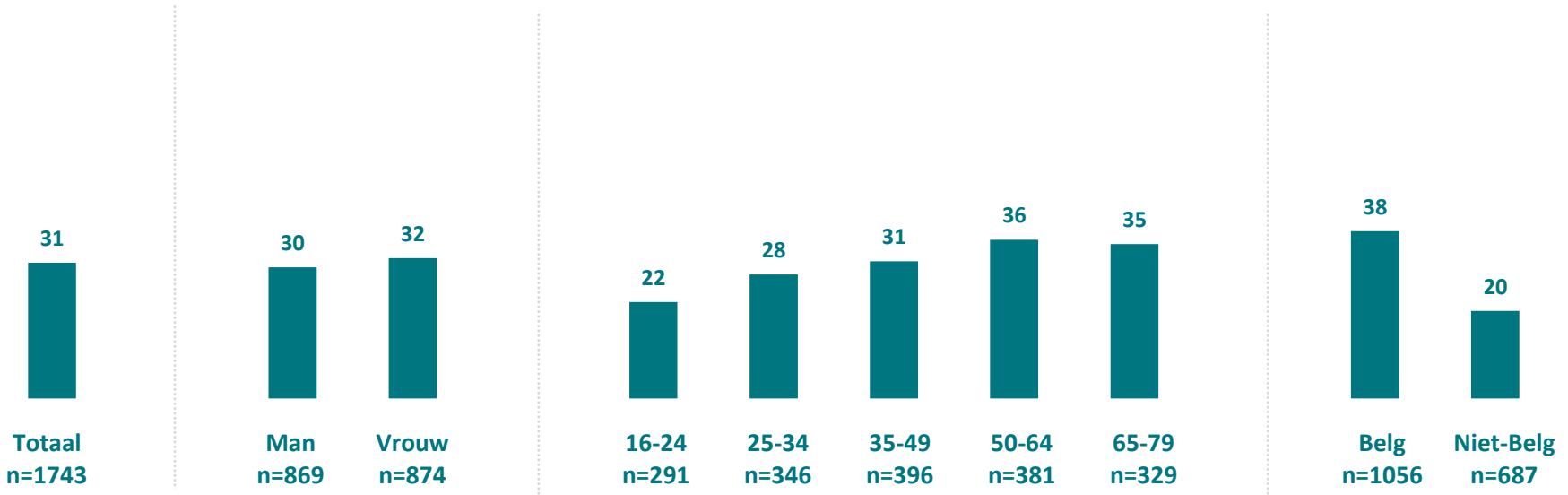
Naarmate de leeftijd stijgt, stijgt ook de responsgraad mee binnen de R40. Er hebben ook meer Belgen deelgenomen aan de vragenlijst.

RESPONGRAAD: % VRAGENLIJST INGEVULD – BINNEN R40



Buiten de R40 zien we gelijkaardige responsgraden. Het verschil in response graad per leeftijdsgroep is minder uitgesproken dan binnen de R40.

RESPONSGRAAD: % VRAGENLIJST INGEVULD – BUITEN R40



Basis: ID's gelinked aan de sample van de Stad Gent
ABCD: 95% significantie level



De steekproefkeuze heeft als gevolg dat er wegingscoëfficiënten moeten worden toegepast:

- Weging 1 - Vertrekkende van de strata

Als correctie naar de verhoudingen die we in het gebied binnen de R40 uit de realiteit kennen en ook naar de verhoudingen die we in het gebied buiten de R40 uit de realiteit kennen.

Op die manier kunnen we generaliserende uitspraken doen voor elk van de twee gebieden.

- Weging 2 - Vertrekkende vanuit de disproportie

Indien we uitspraken willen doen voor de Gentenaar, moet de disproportionele verhouding binnen R40 en buiten R40 worden rechtgetrokken.

De wegingsefficiëntie geeft een indicatie van hoe goed de steekproef is gebalanceerd. De wegingsefficiëntie voor dit onderzoek is 79%, wat een vrije goede balans is.

De gebruikte gewichten liggen tussen 0,28 en 1,78, wat zeer goed is.

BINNEN R40

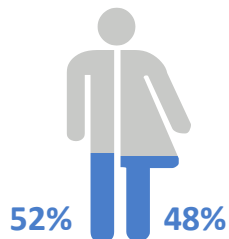
N=503



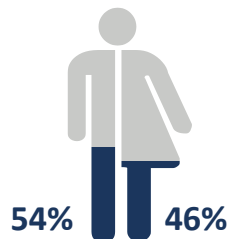
STEEKPROEF

GESLACHT

ZONDER WEGING



MET WEGING



NATIONALITEIT

ZONDER WEGING



BELG

41%

NIET BELG

MET WEGING



BELG

39%

NIET BELG

LEEFTIJD



Gem. leeftijd



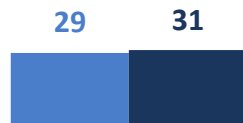
Gem. leeftijd

■ Zonder weging

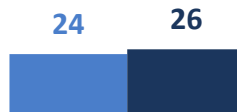
■ Met weging



16-24



25-34



35-49



50-65



65-79

BUITEN R40

N=540

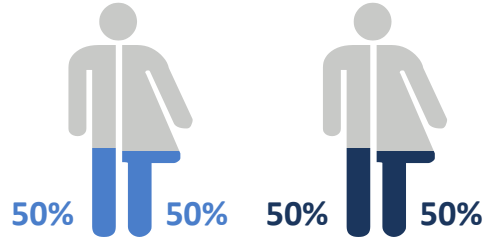


STEEKPROEF

GESLACHT

ZONDER WEGING

MET WEGING



NATIONALITEIT

ZONDER WEGING

MET WEGING



BELG



NIET BELG



BELG



NIET BELG

LEEFTIJD

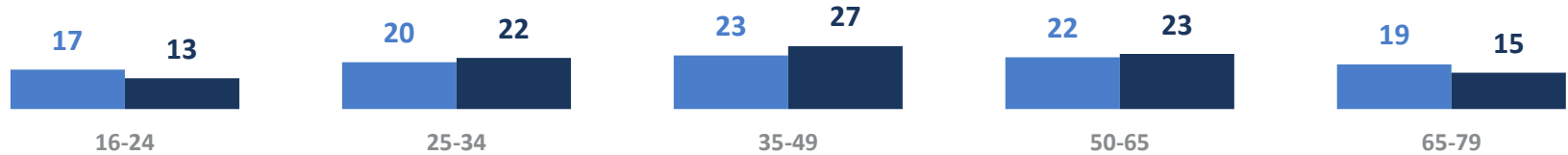


Gem. leeftijd



Gem. leeftijd

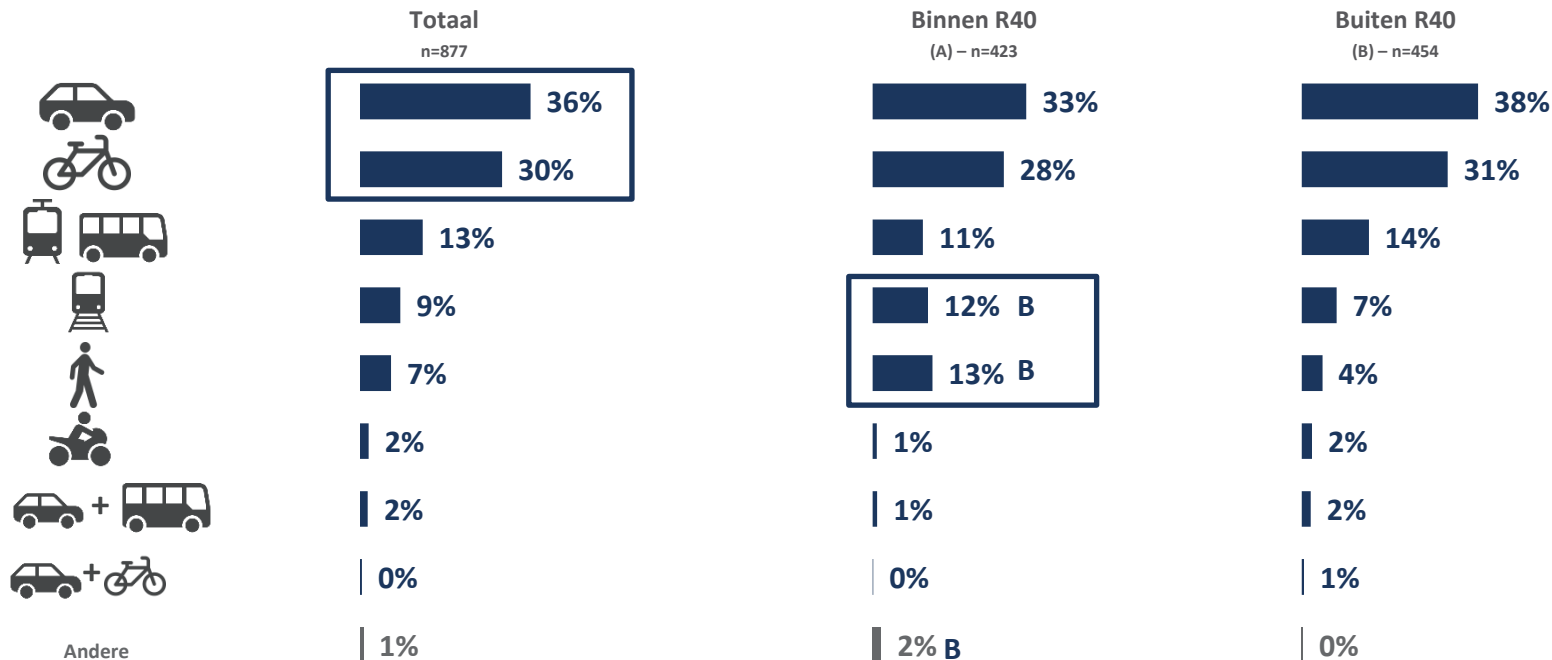
■ Zonder weging
■ Met weging



3. Verplaatsingsgedrag

De auto en de fiets zijn de populairste transportmiddelen bij de Gentenaar.

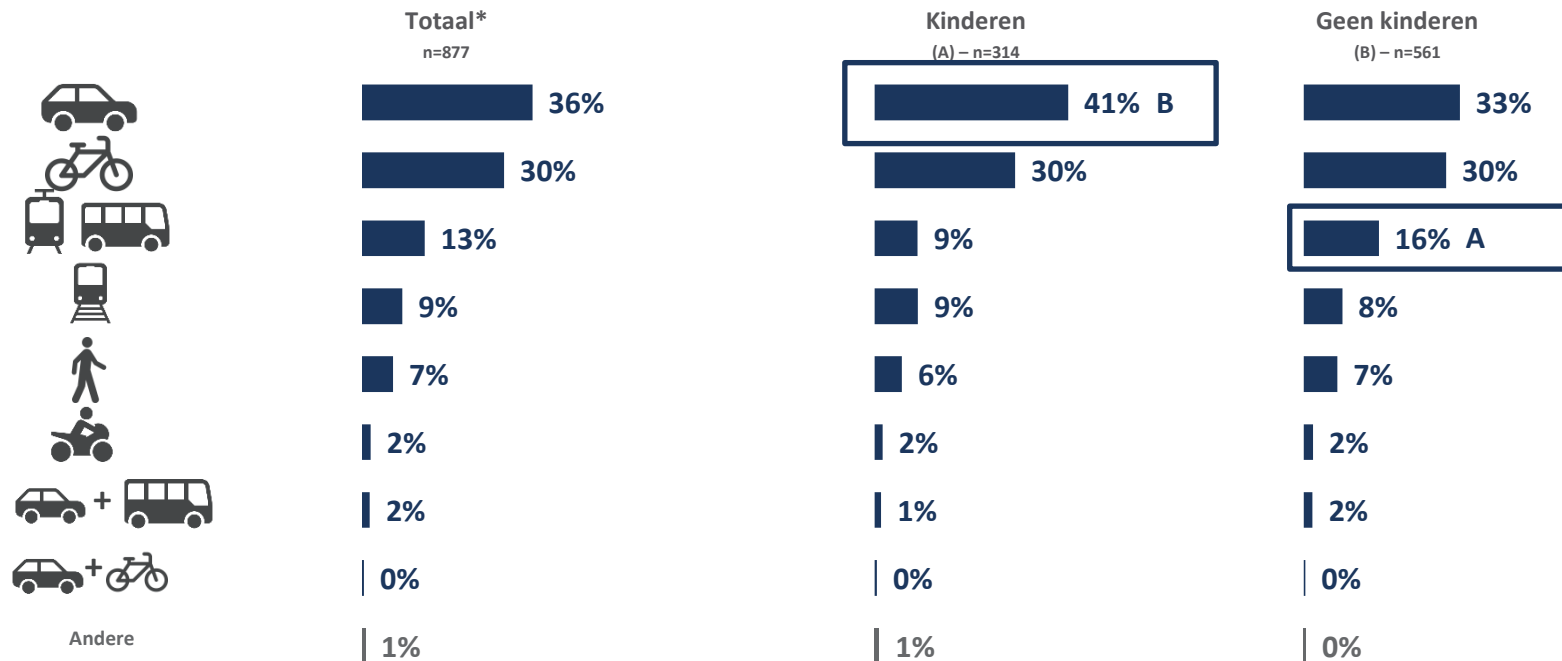
TRANSPORTMIDDEL BIJ DE GENTENAAR



Basis: Totale steekproef (excl. dubbele antwoorden)
 Vraag: Q3.1. Hoe leg je meestal het grootste deel van de afstand naar je werk/school af? Q3.7. Hoe verplaats je je meestal?

Gentenaars met kinderen nemen vaker de wagen, Gentenaars zonder kinderen vaker het openbaar vervoer.

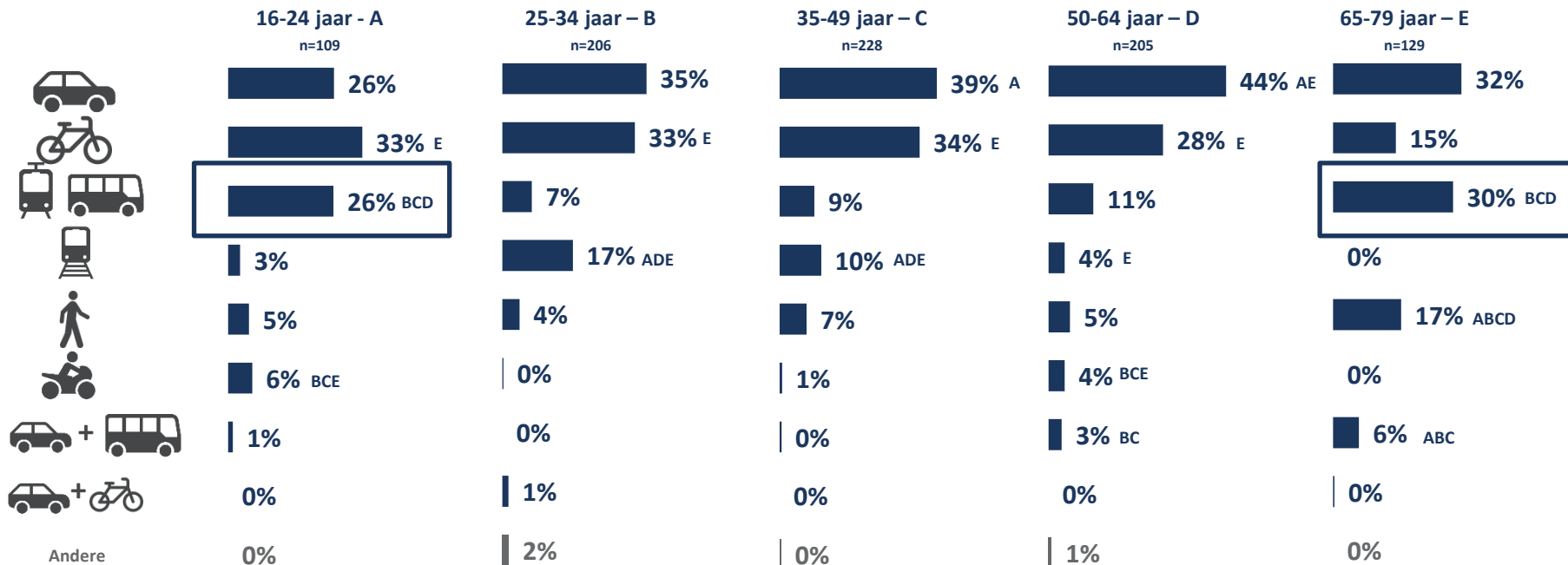
TRANSPORTMIDDEL BIJ DE GENTENAAR



Basis: Totale steekproef (excl. dubbele antwoorden)
 Vraag: Q3.1. Hoe leg je meestal het grootste deel van de afstand naar je werk/school af? Q3.7. Hoe verplaats je je meestal?

De auto en de fiets zijn de populairste transportmiddelen bij de Gentenaar, onafhankelijk de leeftijdsgroep. Bij -24 jarigen en 65+ vinden we meer gebruikers van tram en bus.

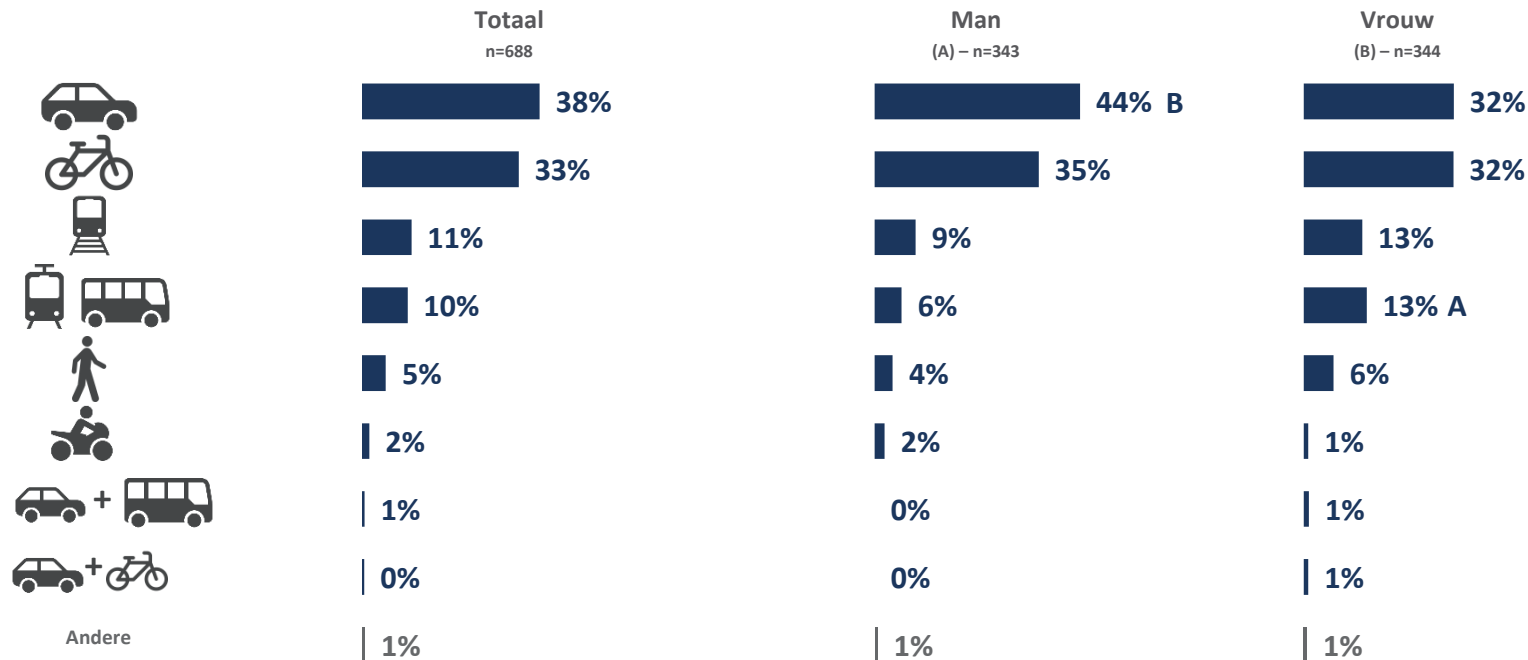
TRANSPORTMIDDEL BIJ DE GENTENAAR



Basis: Totale steekproef (excl. dubbele antwoorden)
 Vraag: Q3.1. Hoe leg je meestal het grootste deel van de afstand naar je werk/school af? Q3.7. Hoe verplaats je je meestal?

Voor woon/werk(school) verkeer zijn de auto en de fiets de voornaamste transportmiddelen. De wagen is populairder bij de mannen, tram/bus bij de vrouwen. Men legt gemiddeld 19 km af naar het werk/school.

TRANSPORTMIDDEL BIJ WERKENDE MENSEN - SCHOLIER/STUDENT



Gemiddelde afstand 19 km

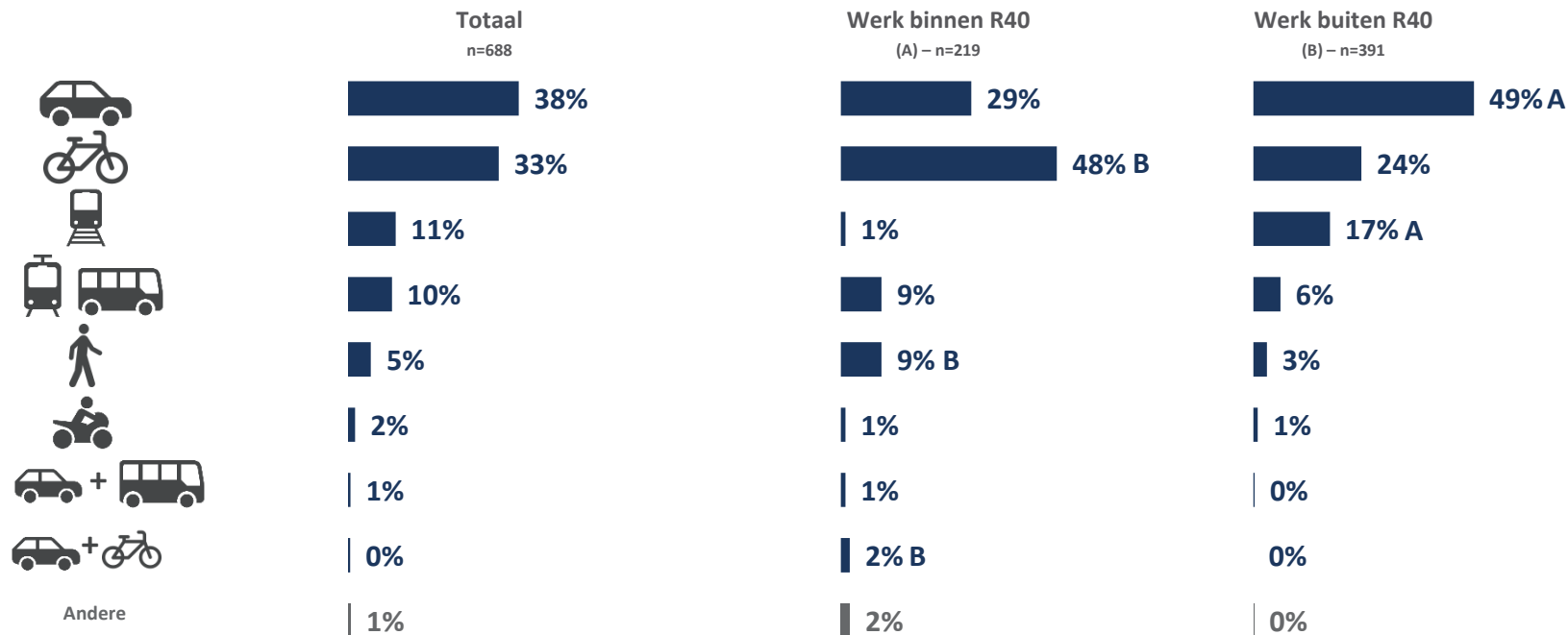
22 km B

16 km

Basis: Personen die een betaalde job hebben – scholier of student zijn (excl. dubbele antwoorden)
 Vraag: Q3.1. Hoe leg je meestal het grootste deel van de afstand naar je werk/school af? Q3.3. Welke afstand leg je in totaal af?

Personen die buiten de R40 werken, gebruiken vaker de auto, personen die binnen de R40 werken gaan vaker met de fiets. Personen buiten de R40 leggen gemiddeld 27 km af. **Ipsos Connect**

TRANSPORTMIDDEL BIJ WERKENDE MENSEN – SCHOLIER/STUDENT



Gemiddelde afstand

21 km

8 km

27 km A

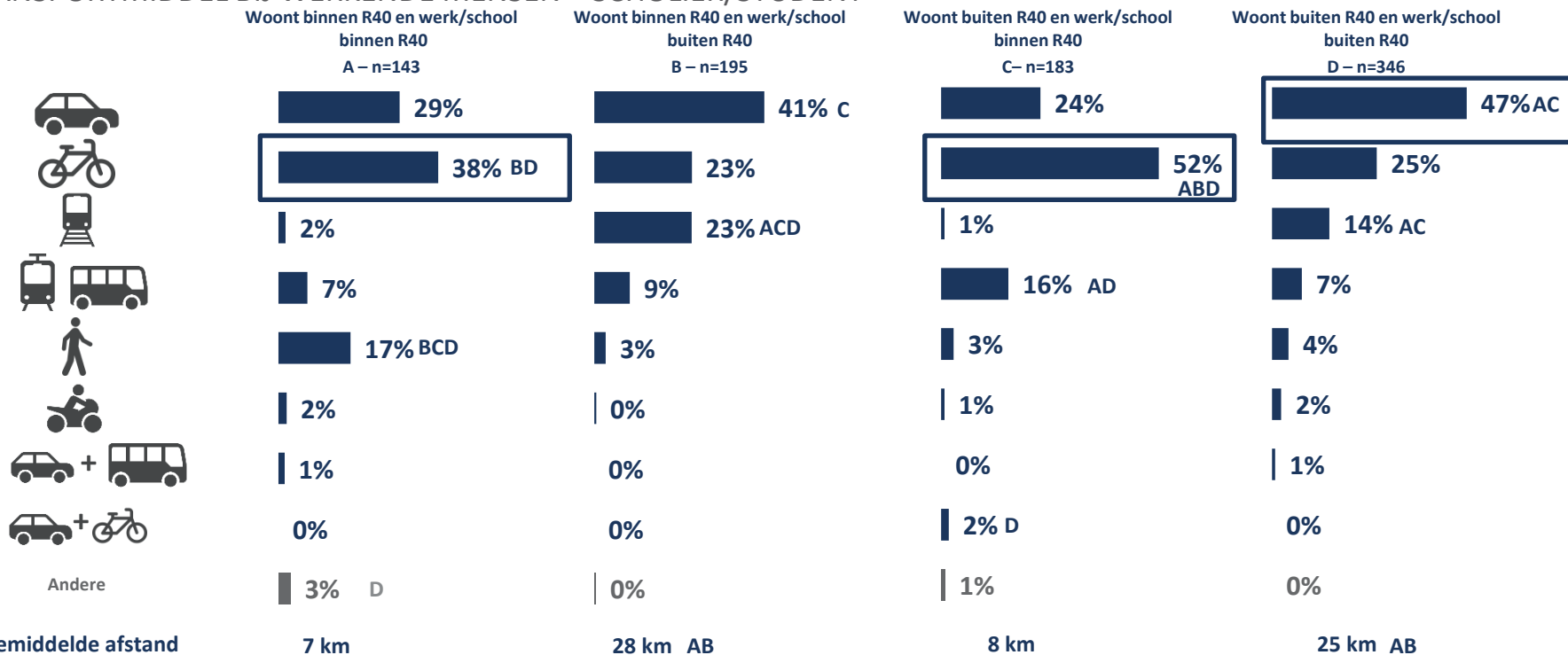
Basis: Personen die een betaalde job hebben – scholier of student zijn (excl. dubbele antwoorden)
 Vraag: Q3.1. Hoe leg je meestal het grootste deel van de afstand naar je werk/school af? Q3.3. Wat is de afstand die u aflegt?

GAME CHANGERS



De fiets kent meer gebruikers als men naar de R40 komt of blijft. Als men buiten de R40 **Ipsos Connect** werkt, wordt de auto door de meesten gebruikt.

TRANSPORTMIDDEL BIJ WERKENDE MENSEN – SCHOLIER/STUDENT



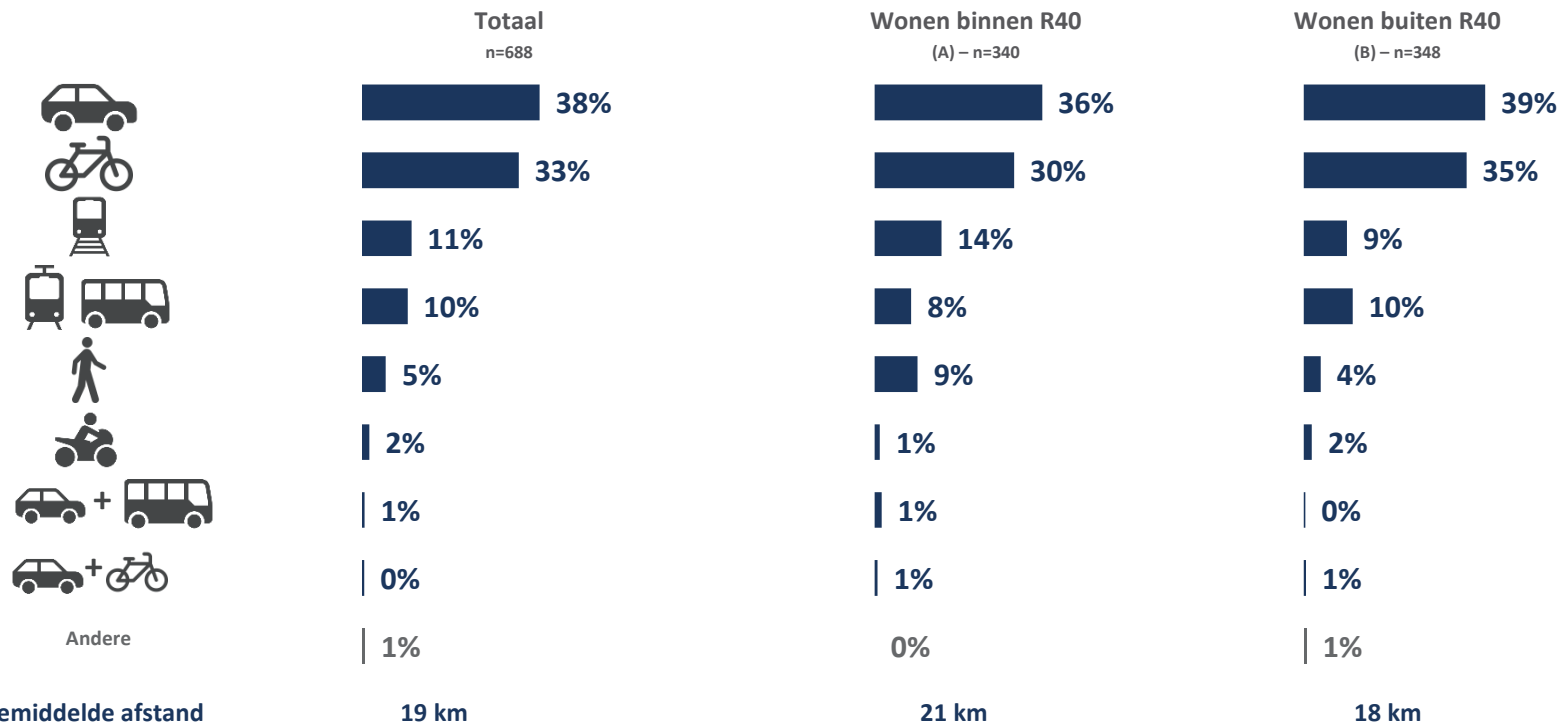
Basis: Personen die een betaalde job hebben – scholier of student zijn (excl. dubbele antwoorden)
 Vraag: Q3.1. Hoe leg je meestal het grootste deel van de afstand naar je werk/school af? / Q3.3. Wat is de afstand die u aflegt?

* Belangrijkste vervoersmiddel
GAME CHANGERS



Binnen en buiten de R40 is de auto de belangrijkste vervoersmodus, gevolgd door de fiets.

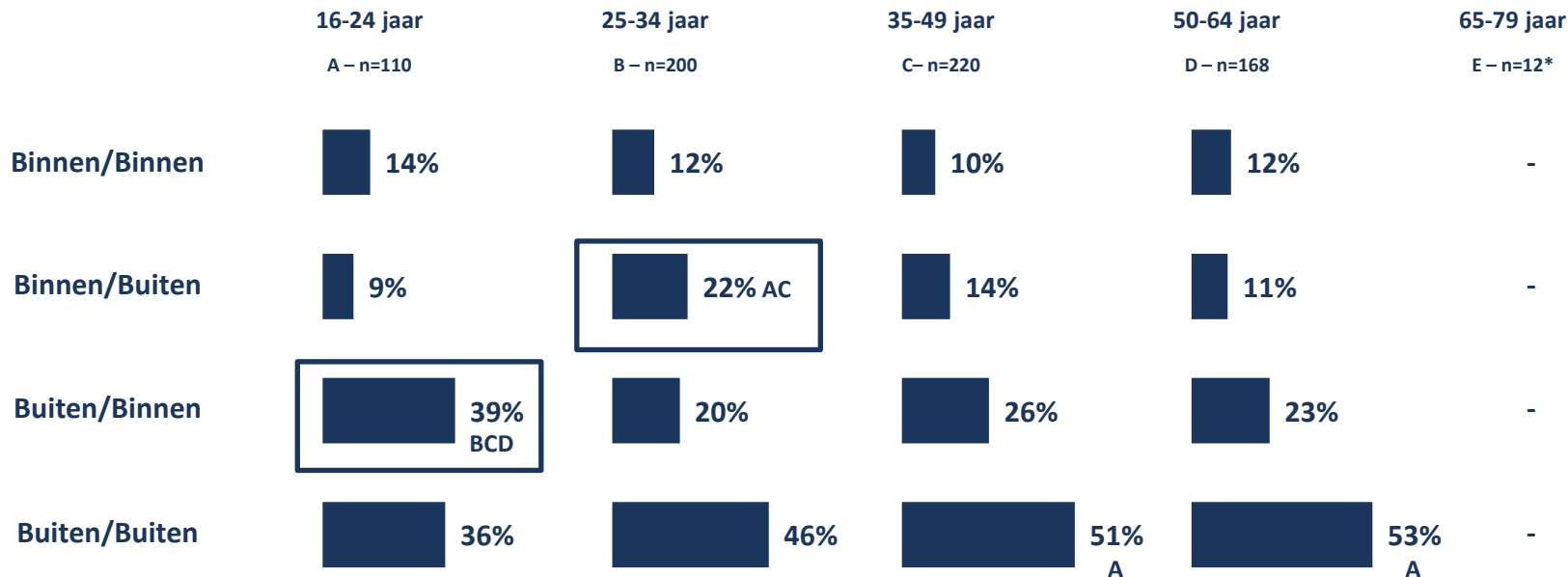
TRANSPORTMIDDEL BIJ WERKENDE MENSEN – SCHOLIER/STUDENT



Basis: Personen die een betaalde job hebben – scholier of student zijn (excl. dubbele antwoorden)
 Vraag: Q3.1. Hoe leg je meestal het grootste deel van de afstand naar je werk/school af? / Q3.3. Wat is de afstand die u aflegt?

16-24 jarigen maken vooral de beweging van buiten naar binnen, 25-34 jarigen doen de omgekeerde beweging.

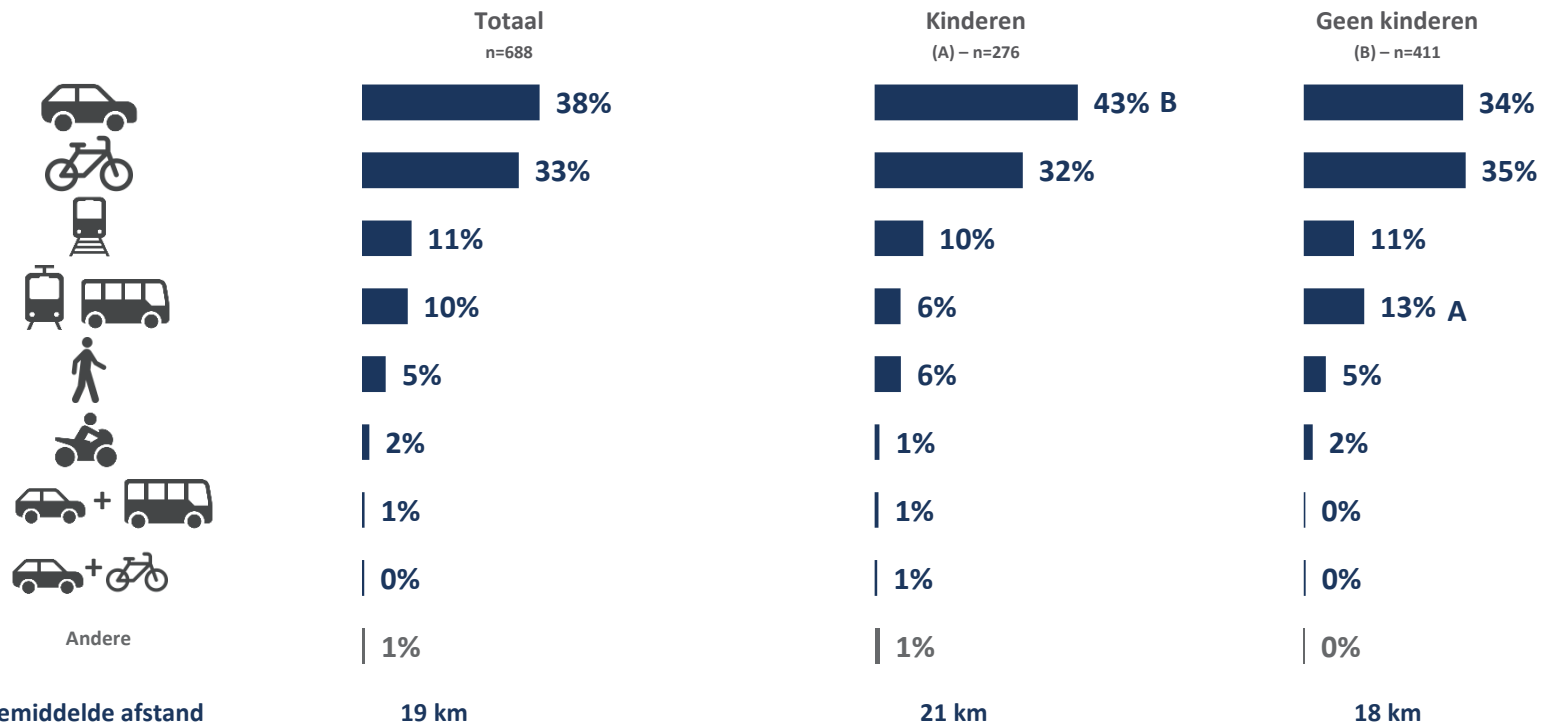
VERPLAATSINGSBEWEGINGEN – WERKENDE MENSEN – SCHOLIER/STUDENT



Basis: Personen die een betaalde job hebben – scholier of student zijn
 Vraag: Binnen / Buiten R40 (database) en Q1.11. Is je werk gelegen binnen de R40? Q1.14. Is je school gelegen binnen R40?

Meer burgers met kinderen verplaatsen zich met de wagen. Bij personen zonder kinderen is dit evenredig verdeeld over auto & fiets en zijn er meer gebruikers van tram/bus.

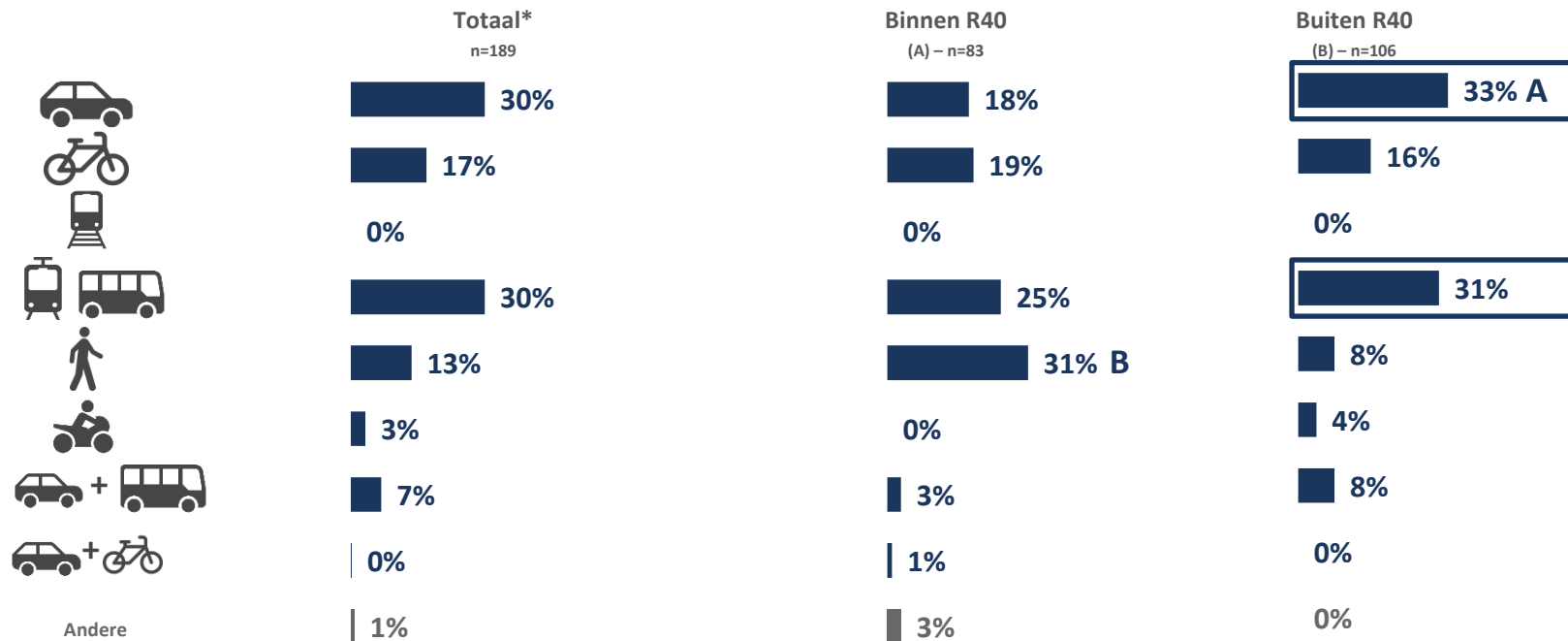
TRANSPORTMIDDEL BIJ WERKENDE MENSEN – SCHOLIER/STUDENT – Split op kinderen



Basis: Personen die een betaalde job hebben – scholier of student zijn (excl. dubbele antwoorden)
 Vraag: Q3.1. Hoe leg je meestal het grootste deel van de afstand naar je werk/school af?

De auto en het openbaar vervoer zijn het meest in trek bij niet-werkende mensen en vooral buiten de R40.

TRANSPORTMIDDEL BIJ NIET-WERKENDE/SCHOOLGAANDEN

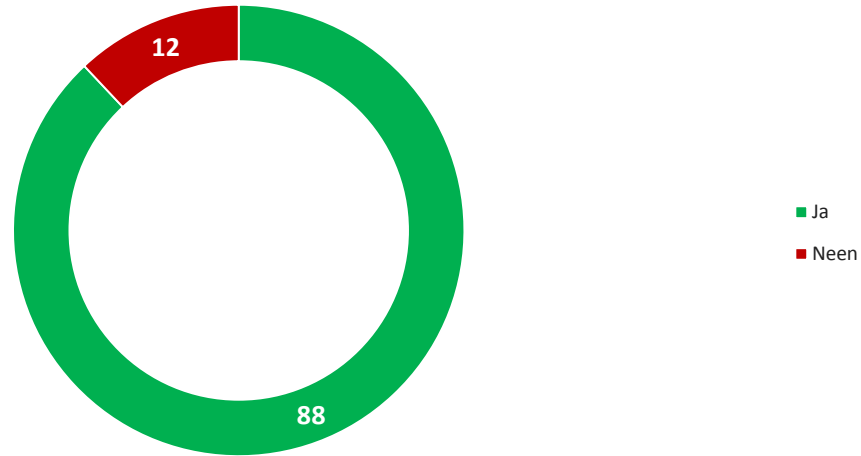


Basis: Personen die geen betaalde job hebben (excl. dubbele antwoorden)
 Vraag: Q3.7. Hoe verplaats je je meestal?

4. Verplaatsingsgedrag bij verplaatsingen naar de binnenstad

Bijna 9 op de 10 Gentenaren heeft reeds een verplaatsing gemaakt naar de binnenstad na de invoering van het Circulatieplan.

VERPLAATSING GEMAAKT NAAR DE BINNENSTAD NA INVOERING CIRCULATIEPLAN



Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1017)
Vraag: Q3.11. Heb je na de invoering van het circulatieplan een verplaatsing gemaakt van of naar een plaats binnen de Gentse stadsring?
ABCD: 95% significantie level

Meer dan 1 op 2 heeft geen verplaatsing gemaakt van of naar een plaats binnen de stadsring omdat ze er nog niet moesten zijn of er gewoon nooit komen.

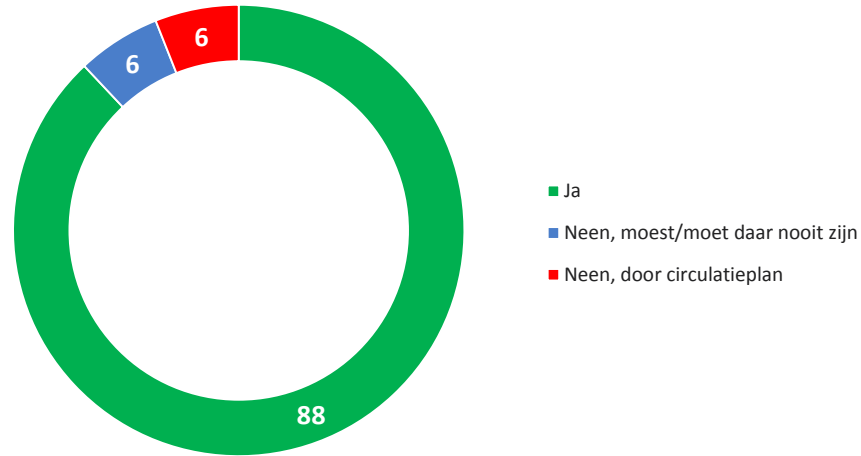
REDEN TOT NIET-VERPLAATSING VAN OF NAAR GENTSE STADSRING

12%



Gecombineerd met de kruisingen waarom, blijkt dat 6% zijn verplaatsing naar de binnenstad niet heeft gemaakt omwille van het Circulatieplan.

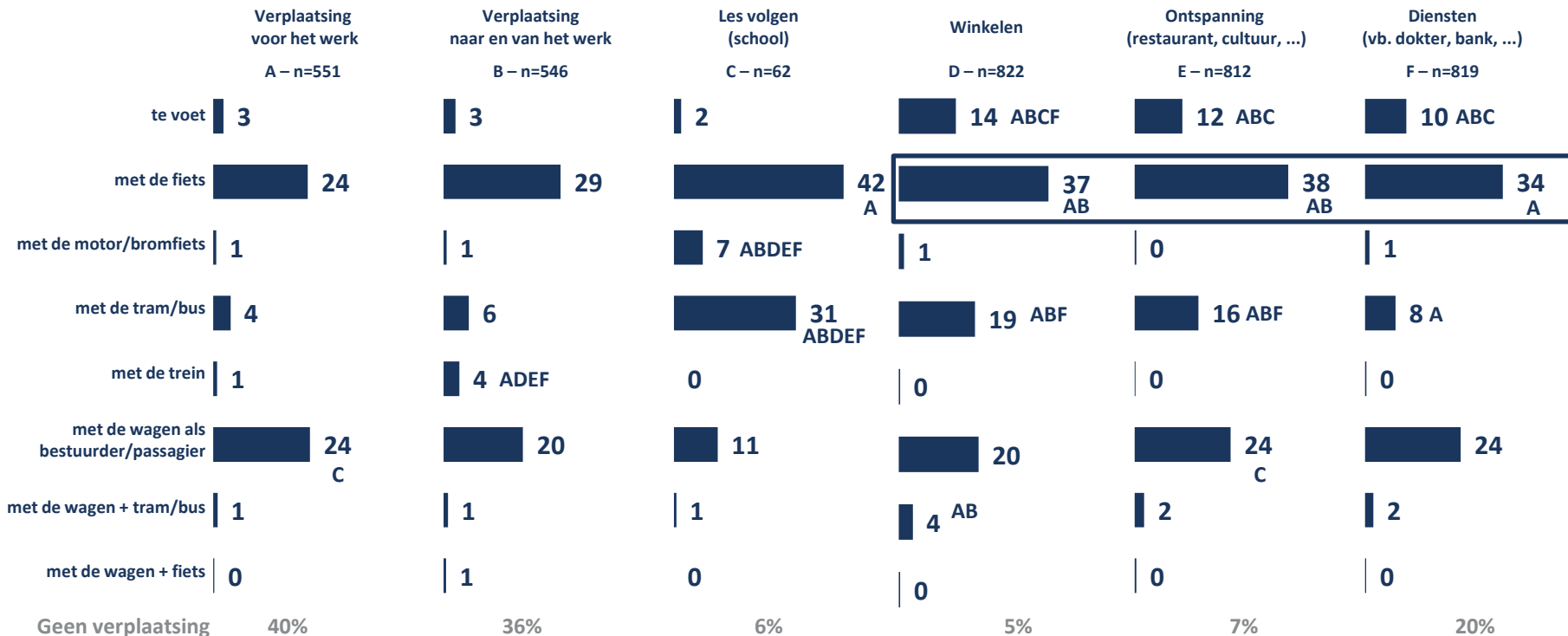
VERPLAATSING GEMAAKT NAAR DE BINNENSTAD



Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1017)
Vraag: Q3.11. Heb je na de invoering van het circulatieplan een verplaatsing gemaakt van of naar een plaats binnen de Gentse stadsring?
ABCD: 95% significantie level

De fiets is het samen met de auto de meeste gebruikte transportmodus. De fiets wordt vaker gebruikt voor niet-werk gerelateerde verplaatsingen.

VERPLAATSING NAAR BINNENSTAD – DOEL EN MANIER VAN VERPLAATSING



Basis: Hebben een verplaatsing gemaakt excl. geen antwoord
 Vraag: Q3.13. Je heeft een verplaatsing gemaakt na de invoering van het circulatieplan. Hoe heb je je verplaatst voor de volgende doelen van je verplaatsingen?
 ABCD: 95% significantie level

De keuze voor fiets of te voet is een positieve keuze. Personen verplaatsen zich te voet of met de fiets bij een haalbare afstand, voor de snelheid en wegens het feit dat het gewoon aangenaam is.

MOTIVATIES GEDRAG BIJ VERPLAATSING NAAR BINNENSTAD - REDEN TOT VERPLAATSING TE VOET OF MET DE FIETS



Basis: Hebben een verplaatsing gemaakt te voet of met de fiets (n=588)
Vraag: Q3.16. Je geeft aan dat je te voet of met de fiets hebt verplaatst, wat is hiervoor de reden?

MOTIVATIES GEDRAG BIJ VERPLAATSING NAAR BINNENSTAD - REDEN TOT VERPLAATSING TE VOET OF MET DE FIETS

In %	Man A – n=294	Vrouw B – n=293	16-24 C – n=61	25-34 D – n=161	35-49 E – n=167	50-64 F – n=128	65-79 G – n=71	Binnen R40 H – n=354	Buiten R40 I – n=234
Ik vind de afstand naar mijn bestemming haalbaar met de fiets/ te voet	68%	70%	59%	76% AG	70% G	70% G	49%	66%	71%
Ik ben het snelst op mijn bestemming te voet of met de fiets	67%	65%	64% G	69% G	71% G	67% G	39%	62%	68%
Ik vind het een aangename manier van onderweg zijn (vb. beweging, gezondheid,...).	60%	63%	43%	66% C	62% C	67% C	53%	56%	64%
Om het gebruiksgemak, de vrijheid om te fietsen of te voet te gaan	55%	60%	52%	67% FG	59% G	54% G	33%	50%	61% H
Ik kies voor de fiets of te voet voor het milieu	42%	53% A	34%	52% CG	53% CG	46% CG	23%	39%	51% H
Ik kan mijn fiets (veilig) parkeren	28%	25%	23%	27%	27%	27%	21%	18%	30% H
Ik vind dat het zeker veilig is om me met de fiets te verplaatsen	23%	17%	19%	22%	22%	18%	12%	15%	22% H
Als ik het openbaar vervoer zou gebruiken, dan heb ik niet altijd een trein/tram/bus terug	16%	22%	15%	25%	18%	15%	16%	11%	23% H
Ik zie het niet zitten om met de wagen of met het openbaar vervoer te komen	20%	16%	26% FG	22% G	17%	12%	8%	13%	20% H
Ik combineer meerdere trajecten en dat is makkelijker te voet of met de fiets	12%	15%	12%	15%	14%	11%	13%	12%	14%
Ik beschik niet over een wagen	13%	14%	28% DEG	12%	11%	15%	4%	14%	13%
Van waar ik woon is het niet eenvoudig om met het openbaar vervoer te komen	10%	6%	4%	7%	13% F	3%	10%	3%	11% H
Ik moet voor het werk ook tijdens de diensturen met mijn fiets een verplaatsing maken	4%	7%	5%	4%	9% G	4%	0%	6%	5%
Ik beschik over een bedrijfsfiets	2%	4%	0%	4%	5%	1%	0%	1%	4%

Basis: Hebben een verplaatsing gemaakt te voet of met de fiets (n=588)
 Vraag: Q3.16. Je geeft aan dat je te voet of met de fiets hebt verplaatst, wat is hiervoor de reden?

MOTIVATIES GEDRAG BIJ VERPLAATSING NAAR BINNENSTAD - REDEN TOT VERPLAATSING TE VOET OF MET DE FIETS

In %	Belg A – n= 519	Niet Belg B – n= 69	Lager secundair C – n=39	Hoger secundair D – n=98	Hoger niet- universitair E – n=171	Hoger universiteit F – n=257
Ik vind de afstand naar mijn bestemming haalbaar met de fiets/ te voet	71%	59%	57%	49%	81% D	73% D
Ik ben het snelst op mijn bestemming te voet of met de fiets	71% B	40%	57%	54%	68% D	73% D
Ik vind het een aangename manier van onderweg zijn (vb. beweging, gezondheid,...).	66% B	38%	54%	51%	62%	70% D
Om het gebruiksgemak, de vrijheid om te fietsen of te voet te gaan	63% B	26%	40%	46%	61% D	65% D
Ik kies voor de fiets of te voet voor het milieu	50% B	32%	39%	31%	49% D	55% D
Ik kan mijn fiets (veilig) parkeren	28%	17%	33%	17%	26%	29% D
Ik vind dat het zeker veilig is om me met de fiets te verplaatsen	21%	15%	15%	8%	21% D	24% D
Als ik het openbaar vervoer zou gebruiken, dan heb ik niet altijd een trein/tram/bus terug	21%	12%	13%	12%	18%	25% D
Ik zie het niet zitten om met de wagen of met het openbaar vervoer te komen	18%	15%	20%	21%	14%	18%
Ik combineer meerdere trajecten en dat is makkelijker te voet of met de fiets	15%	7%	6%	8%	18%	14%
Ik beschik niet over een wagen	14%	11%	18%	22% EF	10%	12%
Van waar ik woon is het niet eenvoudig om met het openbaar vervoer te komen	9%	3%	6%	7%	8%	9%
Ik moet voor het werk ook tijdens de diensturen met mijn fiets een verplaatsing maken	6%	3%	1%	4%	10%	3%
Ik beschik over een bedrijfsfiets	3%	0%	0%	0%	6%	2%

Basis: Hebben een verplaatsing gemaakt te voet of met de fiets (n=588)
 Vraag: Q3.16. Je geeft aan dat je te voet of met de fiets hebt verplaatst, wat is hiervoor de reden?

* Geen diploma en lager onderwijs niet gerapporteerd wegens lage basis

GAME CHANGERS

Personen die buiten de R40 wonen zien in fietsen of te voet gaan een gemakkelijke en veilige optie.

MOTIVATIES GEDRAG BIJ VERPLAATSING NAAR BINNENSTAD - REDEN TOT VERPLAATSING TE VOET OF MET DE FIETS

In %	Binnen R40 - A	Buiten R40 - B
Ik vind de afstand naar mijn bestemming haalbaar met de fiets/ te voet	66%	71%
Ik ben het snelst op mijn bestemming te voet of met de fiets	62%	68%
Ik vind het een aangename manier van onderweg zijn (vb. beweging, gezondheid,...).	56%	64%
Om het gebruiksgemak, de vrijheid om te fietsen of te voet te gaan	50%	61% A
Ik kies voor de fiets of te voet voor het milieu	39%	51% A
Ik kan mijn fiets (veilig) parkeren	18%	30% A
Ik vind dat het zeker veilig is om me met de fiets te verplaatsen	15%	22% A
Als ik het openbaar vervoer zou gebruiken, dan heb ik niet altijd een trein/tram/bus terug	11%	23% A
Ik zie het niet zitten om met de wagen of met het openbaar vervoer te komen	13%	20% A
Ik combineer meerdere trajecten en dat is makkelijker te voet of met de fiets	12%	14%
Ik beschik niet over een wagen	14%	13%
Van waar ik woon is het niet eenvoudig om met het openbaar vervoer te komen	3%	11% A
Ik moet voor het werk ook tijdens de diensturen met mijn fiets een verplaatsing maken	6%	5%
Ik beschik over een bedrijfsfiets	1%	4%

Basis: Hebben een verplaatsing gemaakt te voet of met de fiets (n=588)
 Vraag: Q3.16. Je geeft aan dat je te voet of met de fiets hebt verplaatst, wat is hiervoor de reden?

Het niet moeten zoeken naar een parkeerplaats blijkt een zeer grote drijfveer voor bijna 1 op de 2 trein/tram/bus - gebruikers.

MOTIVATIES GEDRAG BIJ VERPLAATSING NAAR BINNENSTAD - REDEN TOT VERPLAATSING MET TREIN/TRAM/BUS



Basis: Hebben een verplaatsing gemaakt met de trein/tram/bus (n=251)
Vraag: Q3.17. Je geeft aan dat je met de trein/tram/bus hebt verplaatst, wat is hiervoor de reden?

MOTIVATIES GEDRAG BIJ VERPLAATSING NAAR BINNENSTAD - REDEN TOT VERPLAATSING MET TREIN/TRAM/BUS

In %	Man A – n=108	Vrouw B – n=142	16-24 C – n=40	25-34 D – n=38	35-49 E – n=52	50-64 F – n=60	65-79 G – n=61	Binnen R40 H – n=79	Buiten R40 I – n= 172
Ik hoef mij geen zorgen te maken over parkeren	44%	48%	33%	50%	51%	44%	48%	31%	48% H
Ik ben het snelst op mijn bestemming met de trein/tram/bus	36%	29%	35%	25%	37%	31%	29%	57% I	27%
Ik beschik niet over een wagen	17%	21%	36% EG	16%	16%	21%	8%	29%	17%
Om het gebruiksgemak, de vrijheid om met het openbaar vervoer te gaan	23%	16%	22%	20%	21%	16%	16%	24%	18%
Ik vind de afstand met de fiets/ te voet te groot	13%	21%	40% DEFG	9%	15%	17%	9%	27%	16%
Ik vind het een aangename manier van onderweg zijn (vb. boek lezen,...)	17%	15%	12%	19%	23%	13%	11%	28% I	14%
Ik kies voor het openbaar vervoer voor het milieu	10%	20%	9%	20%	21%	14%	14%	19%	15%
Ik beschik over een abonnement via de werkgever	13%	13%	0%	21% CG	26% CG	13% CG	0%	24% I	12%
Ik beschik niet over een fiets	7%	14%	15%	7%	7%	11%	17%	15%	10%
Ik vind dat het onveilig is om me met de fiets te verplaatsen	6%	10%	10%	3%	7%	6%	15%	6%	9%
Ik zie het niet zitten om met de wagen, met de fiets of te voet te komen	6%	8%	10%	6%	5%	5%	11%	7%	7%
Ik kan mijn fiets niet (veilig) parkeren	6%	7%	16%	3%	2%	4%	7%	2%	7%
Ik ben minder mobiel en ben genoodzaakt om met het openbaar vervoer te komen	9%	3%	0%	0%	2%	9%	17% CDE	2%	6%
Ik combineer meerdere trajecten en dat is makkelijker met het openbaar vervoer	8% B	1%	10%	0%	8%	1%	1%	5%	4%
Ik moet voor het werk ook tijdens de diensturen met het openbaar vervoer een verplaatsing maken	1%	2%	1%	1%	1%	5%	0%	6% I	1%

Basis: Hebben een verplaatsing gemaakt met de trein/tram/bus (n=251)
 Vraag: Q3.17. Je geeft aan dat je je met de trein/tram/bus hebt verplaatst, wat is hiervoor de reden?

MOTIVATIES GEDRAG BIJ VERPLAATSING NAAR BINNENSTAD - REDEN TOT VERPLAATSING MET TREIN/TRAM/BUS

In %	Belg A – n=184	Niet Belg B – n=67	Hoger secundair E – n=75	Hoger niet-universitair F – n=65	Hoger universiteit G – n=67
Ik hoef mij geen zorgen te maken over parkeren	50%	37%	34%	55% E	62% E
Ik ben het snelst op mijn bestemming met de trein/tram/bus	31%	34%	29%	33%	31%
Ik beschik niet over een wagen	20%	16%	24%	11%	16%
Om het gebruiksgemak, de vrijheid om met het openbaar vervoer te gaan	22%	12%	19%	21%	22%
Ik vind de afstand met de fiets/ te voet te groot	15%	24%	20%	18%	18%
Ik vind het een aangename manier van onderweg zijn (vb. boek lezen,...)	20% B	7%	8%	23% E	27% E
Ik kies voor het openbaar vervoer voor het milieu	17%	13%	12%	22%	21%
Ik beschik over een abonnement via de werkgever	14%	11%	7%	11%	26% EF
Ik beschik niet over een fiets	9%	15%	13%	10%	3%
Ik vind dat het onveilig is om me met de fiets te verplaatsen	8%	10%	10%	11%	7%
Ik zie het niet zitten om met de wagen, met de fiets of te voet te komen	7%	6%	11%	8%	5%
Ik kan mijn fiets niet (veilig) parkeren	7%	5%	10%	7%	2%
Ik ben minder mobiel en ben genoodzaakt om met het openbaar vervoer te komen	4%	8%	7%	1%	2%
Ik combineer meerdere trajecten en dat is makkelijker met het openbaar vervoer	4%	5%	4%	4%	3%
Ik moet voor het werk ook tijdens de diensturen met het openbaar vervoer een verplaatsing maken	1%	4%	1%	2%	3%

Basis: Hebben een verplaatsing gemaakt met de trein/tram/bus (n=251)
 Vraag: Q3.17. Je geeft aan dat je je met de trein/tram/bus hebt verplaatst, wat is hiervoor de reden?

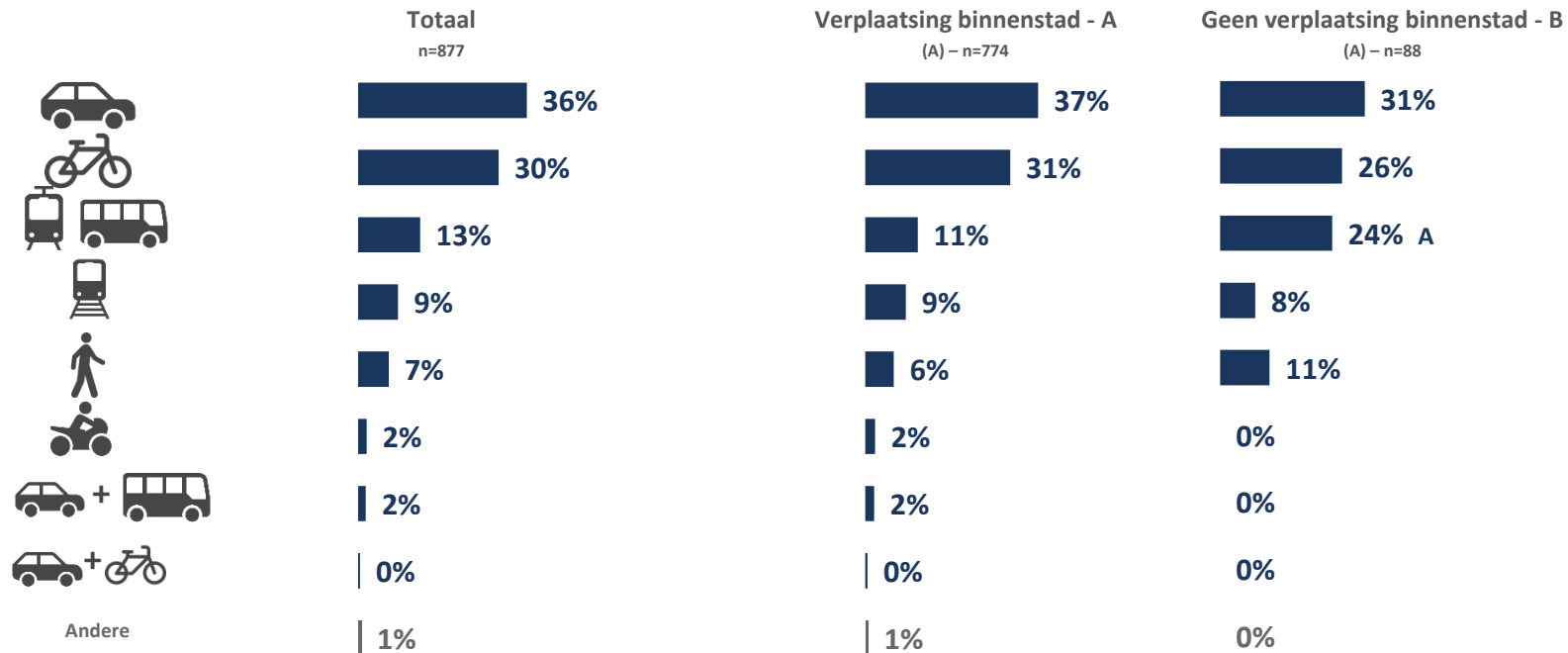
Personen binnen de R40 zien het openbaar vervoer meer als een snelle manier van verplaatsing.

MOTIVATIES GEDRAG BIJ VERPLAATSING NAAR BINNENSTAD - REDEN TOT VERPLAATSING MET TREIN/TRAM/BUS

In %	Binnen R40 - A	Buiten R40 - B
Ik hoef mij geen zorgen te maken over parkeren	31%	48% A
Ik ben het snelst op mijn bestemming met de trein/tram/bus	57% B	27%
Ik beschik niet over een wagen	29%	17%
Om het gebruiksgemak, de vrijheid om met het openbaar vervoer te gaan	24%	18%
Ik vind de afstand met de fiets/ te voet te groot	27%	16%
Ik vind het een aangename manier van onderweg zijn (vb. boek lezen,...)	28% B	14%
Ik kies voor het openbaar vervoer voor het milieu	19%	15%
Ik beschik over een abonnement via de werkgever	24% B	12%
Ik beschik niet over een fiets	15%	10%
Ik vind dat het onveilig is om me met de fiets te verplaatsen	6%	9%
Ik zie het niet zitten om met de wagen, met de fiets of te voet te komen	7%	7%
Ik kan mijn fiets niet (veilig) parkeren	2%	7%
Ik ben minder mobiel en ben genoodzaakt om met het openbaar vervoer te komen	2%	6%
Ik combineer meerdere trajecten en dat is makkelijker met het openbaar vervoer	5%	4%
Ik moet voor het werk ook tijdens de diensturen met het openbaar vervoer een verplaatsing maken	6% B	1%

Basis: Hebben een verplaatsing gemaakt met de trein/tram/bus (n=251)
 Vraag: Q3.17. Je geeft aan dat je je met de trein/tram/bus hebt verplaatst, wat is hiervoor de reden?

MODAL SPLIT – VERPLAATSING NAAR BINNENSTAD VS. ALGEMEEN



Een snellere verplaatsing, de combinatie van verschillende locaties en het moeten meenemen van zwaarder materiaal vormen de grootste redenen tot een verplaatsing per wagen.

MOTIVATIES GEDRAG BIJ VERPLAATSING NAAR BINNENSTAD - REDEN TOT VERPLAATSING MET DE WAGEN



Basis: Hebben een verplaatsing gemaakt met de wagen excl. geen antwoord (n=395)
Vraag: Q3.14. Je geeft aan dat je je met de wagen hebt verplaatst, wat is de reden dat je met de wagen komt?

MOTIVATIES GEDRAG BIJ VERPLAATSING NAAR BINNENSTAD - REDEN TOT VERPLAATSING MET DE WAGEN

In %	Man A – n=198	Vrouw B – n=196	16-24 C – n=40	25-34 D – n=98	35-49 E – n=97	50-64 F – n=92	65-79 G – n=68	Binnen R40 H – n=184	Buiten R40 I – n= 211
Ik ben het snelst op mijn bestemming met de wagen	30%	39%	39%	38%	40%	26%	28%	34%	35%
Ik combineer meerdere trajecten en dat is makkelijker met de auto	11%	13%	6%	5%	10%	15% D	32% CDEF	11%	12%
Ik moet zwaar materiaal meenemen	31%	35%	37%	31%	36%	26%	39%	34%	33%
Om het gebruiksgemak, de vrijheid om met de wagen te rijden	20%	13%	8%	21% G	21% G	18% G	1%	18%	16%
Ik vind de afstand met de fiets/ te voet te groot	31% B	20%	22%	30% G	32% G	23%	10%	38% I	21%
Als ik het openbaar vervoer zou gebruiken, dan heb ik niet altijd een trein/tram/bus terug	25%	25%	39% G	23%	26%	25%	14%	23%	26%
Ik moet voor het werk ook tijdens de diensturen met mijn wagen een verplaatsing maken	15%	15%	26% FG	24% FG	12%	7%	8%	10%	17%
Ik vind het een aangename manier van onderweg zijn	13% B	6%	1%	13% CG	16% EG	7% G	0%	8%	10%
Van waar ik woon is het niet eenvoudig om met het openbaar vervoer te komen	6%	7%	1%	9%	7%	6%	6%	9%	5%
Ik zie het niet zitten om met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer te komen	6%	6%	14% E	5%	2%	6%	9% F	6%	6%
Ik ben minder mobiel en ben genoodzaakt om met de wagen te komen	23%	25%	31% F	36% F	23% F	9%	21% F	29%	22%
Ik beschik over een bedrijfswagen	7%	8%	15% E	8%	3%	7%	6%	7%	7%
Ik vind dat het onveilig is om me met de fiets te verplaatsen	9%	9%	6%	12%	7%	7%	11%	5%	10%
Ik kan mijn fiets niet (veilig) parkeren	12%	16%	17%	15%	12%	11%	18%	9%	16%
Ik beschik over een private parkeerplaats (eigen, van werkgever, ...)	18%	18%	16%	23%	17%	16%	16%	13%	20%
Ik beschik niet over een fiets	14%	13%	18%	16%	13%	11%	12%	14%	13%

Basis: Hebben een verplaatsing gemaakt met de wagen excl. geen antwoord (n=395)
 Vraag: Q3.14. Je geeft aan dat je je met de wagen hebt verplaatst, wat is de reden dat je met de wagen komt?

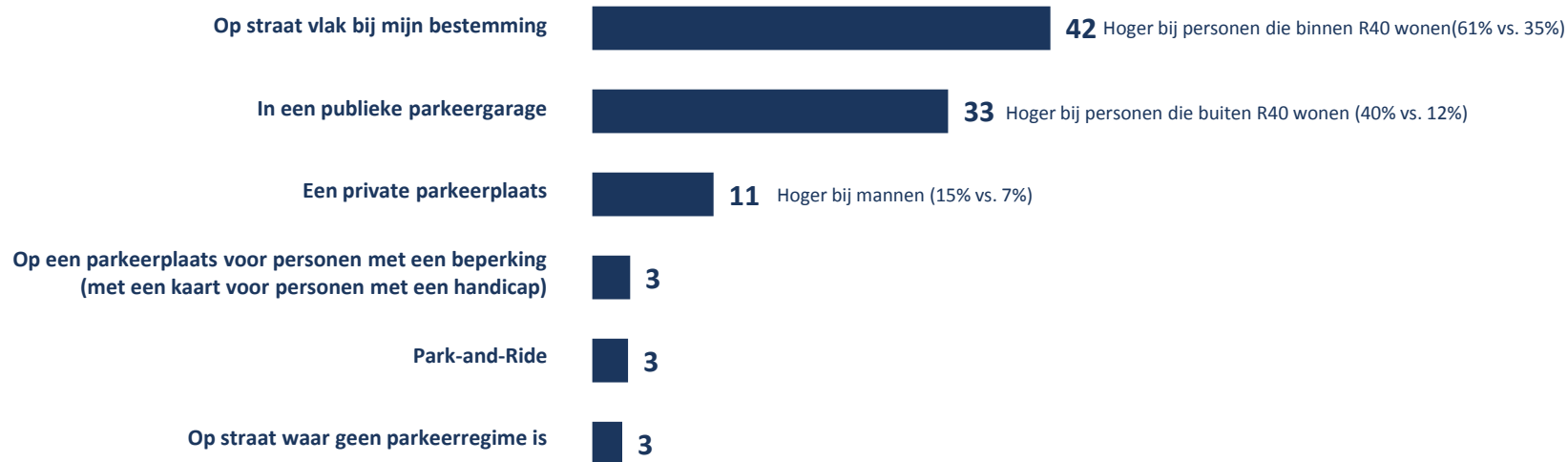
MOTIVATIES GEDRAG BIJ VERPLAATSING NAAR BINNENSTAD - REDEN TOT VERPLAATSING MET DE WAGEN

In %	Belg A – n=294	Niet Belg B – n=101	Hoger secundair E – n=105	Hoger niet-universitair F – n=109	Hoger universiteit G – n=113
Ik ben het snelst op mijn bestemming met de wagen	31%	43% A	36%	36%	30%
Ik combineer meerdere trajecten en dat is makkelijker met de auto	10%	17%	16% F	6%	7%
Ik moet zwaar materiaal meenemen	34%	31%	33%	41%	28%
Om het gebruiksgemak, de vrijheid om met de wagen te rijden	19%	10%	13%	21%	19%
Ik vind de afstand met de fiets/ te voet te groot	26%	25%	26%	25%	29%
Als ik het openbaar vervoer zou gebruiken, dan heb ik niet altijd een trein/tram/bus terug	26%	22%	26%	34% G	17%
Ik moet voor het werk ook tijdens de diensturen met mijn wagen een verplaatsing maken	15%	16%	21% G	13%	9%
Ik vind het een aangename manier van onderweg zijn	12% B	2%	3%	16% E	10%
Van waar ik woon is het niet eenvoudig om met het openbaar vervoer te komen	8%	3%	8%	9%	4%
Ik zie het niet zitten om met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer te komen	5%	7%	9% G	5% G	0%
Ik ben minder mobiel en ben genoodzaakt om met de wagen te komen	21%	31%	29%	23%	24%
Ik beschik over een bedrijfswagen	8%	6%	8%	5%	7%
Ik vind dat het onveilig is om me met de fiets te verplaatsen	9%	9%	6%	9%	12%
Ik kan mijn fiets niet (veilig) parkeren	16%	10%	11%	19%	11%
Ik beschik over een private parkeerplaats (eigen, van werkgever, ...)	22% B	9%	14%	23%	18%
Ik beschik niet over een fiets	14%	12%	16%	14%	11%

Basis: Hebben een verplaatsing gemaakt met de wagen excl. geen antwoord (n=395)
 Vraag: Q3.14. Je geeft aan dat je je met de wagen hebt verplaatst, wat is de reden dat je met de wagen komt?

Personen die binnen de R40 wonen gaan vaker op straat bij hun bestemming parkeren, personen buiten de R40 gaan vaker in een publieke parkeergarage staan.

PARKEREN BIJ VERPLAATSING MET DE WAGEN NAAR GEBIED BINNEN R40

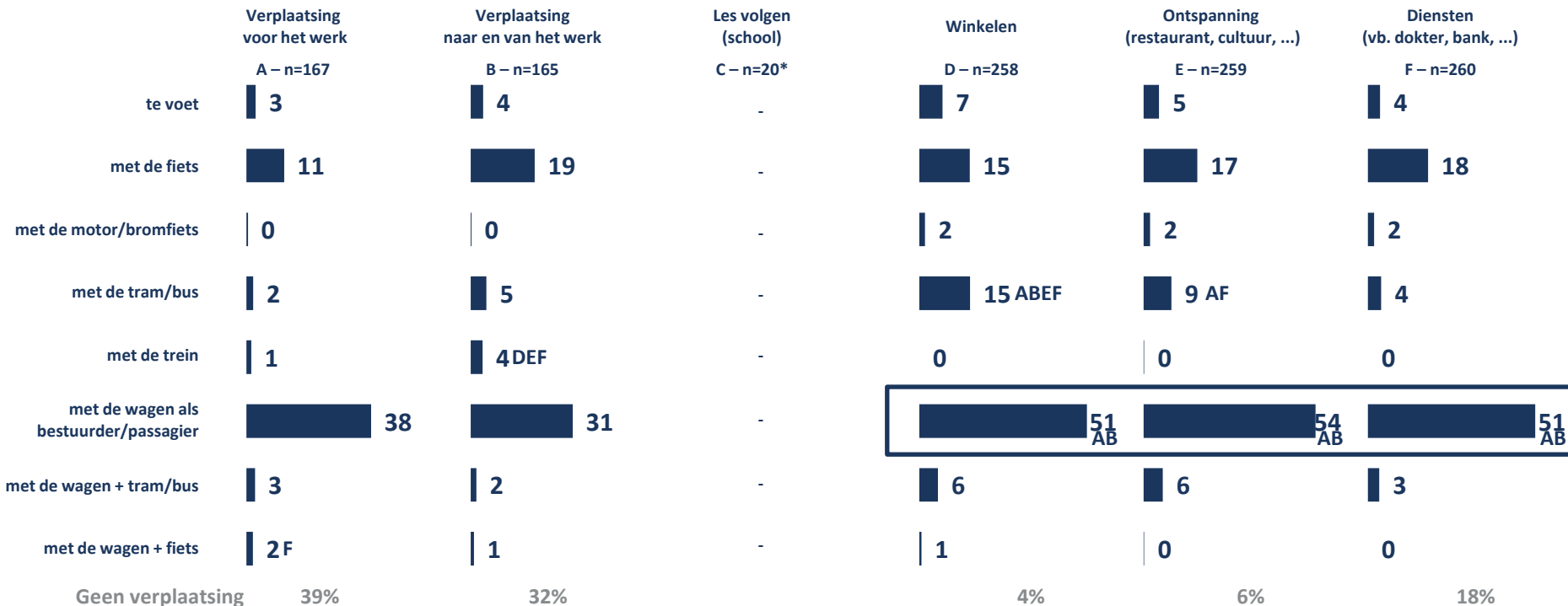


Basis: Hebben een verplaatsing gemaakt met de wagen excl. geen antwoord (n=378)
Vraag: Q3.15. Waar heb je je dan (doorgaans) geparkeerd?

5. Wijziging gedrag bij verplaatsingen naar de binnenstad

Vroeger werd door 1 op 2 burgers de wagen gebruikt voor niet werk gerelateerde verplaatsingen.

VERPLAATSIJNGSGEDRAG NAAR DE BINNENSTAD VOOR HET CIRCULATIEPLAN



Basis: Hebben verplaatsing aangepast
 Vraag: Q3.21. Hoe verplaatste je je vroeger?
 ABCD: 95% significantie level

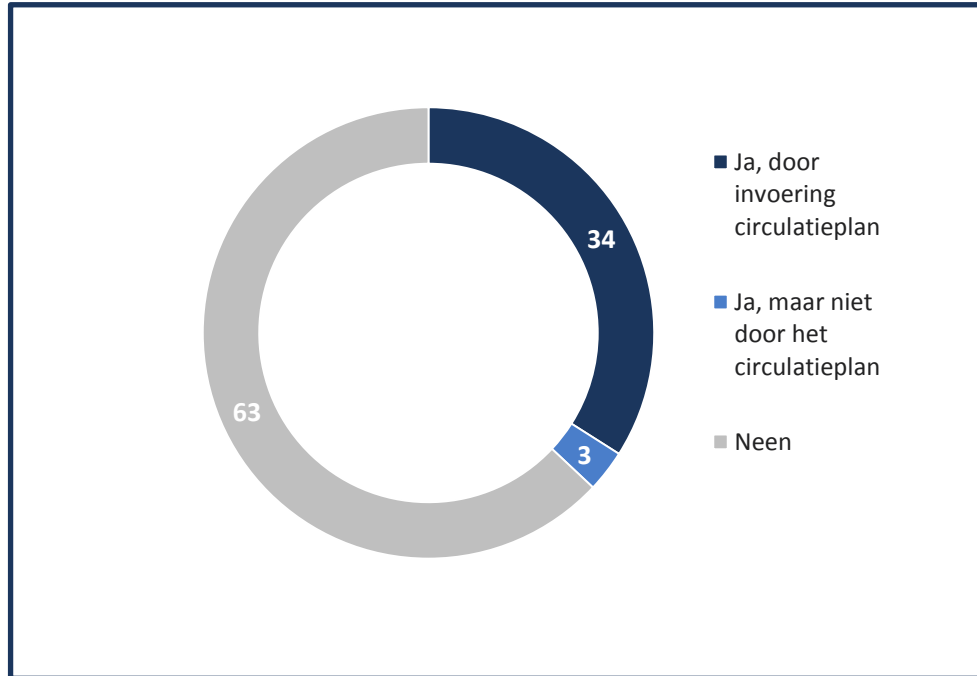
* Lage basis

GAME CHANGERS



1 op 3 heeft zijn verplaatsingsgedrag aangepast.

VERANDERING VAN VERPLAATSINGSGEDRAG N.A.V. CIRCULATIEPLAN



Basis:
Vraag:

Verplaatsing gemaakt
Q3.20. Verplaats je je na de invoering van het circulatieplan op een andere manier van, naar of in het gebied binnen de Gentse Stadsring?

Hoger bij niet Belg (42%) vs. Belg (32%)

GAME CHANGERS

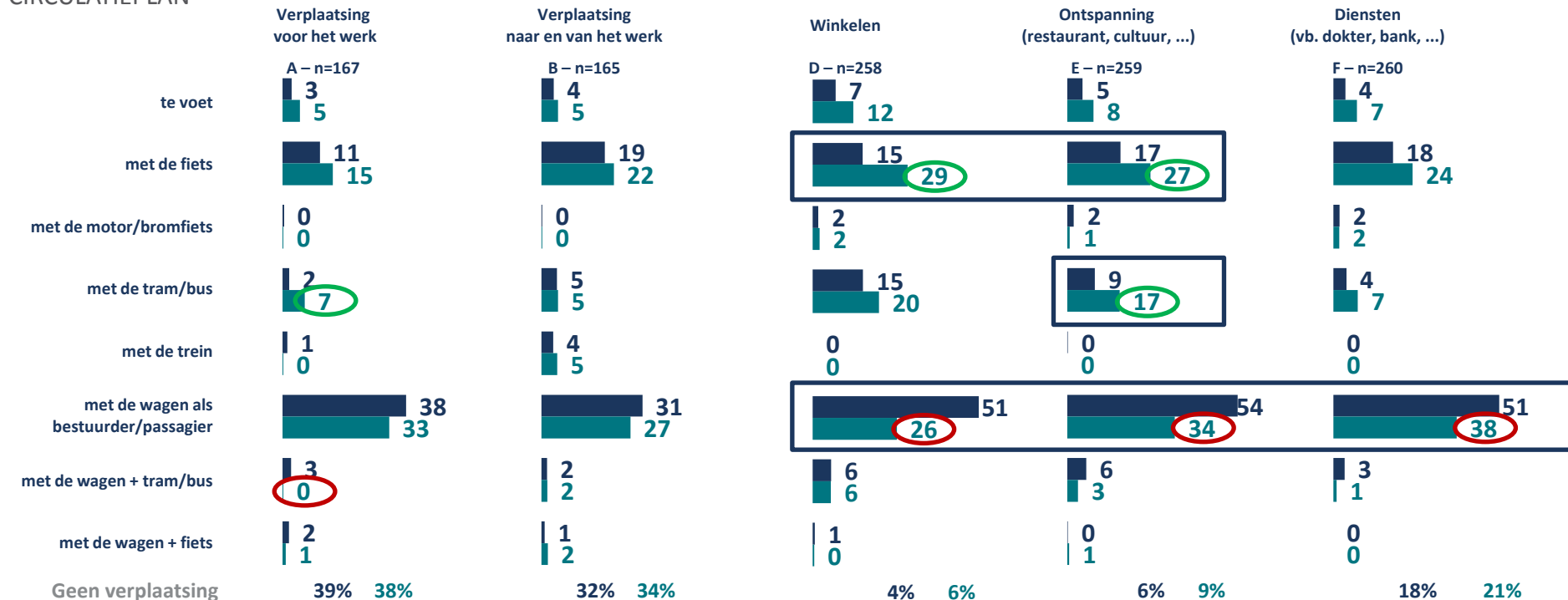


Er is een duidelijke duurzame modal shift voor verplaatsingen los van het werk. Men laat vaker de auto aan de kant en kiest meer voor de fiets om te winkelen en voor ontspanning. Voor een restaurantbezoekje of cultuuravond gaat men ook vaker het openbaar vervoer nemen.

Voor Circulatieplan

Na Circulatieplan

VERPLAATINGSGEDRAG – WIJZIGINGEN VERVOERSMIDDEL BIJ VERPLAATSING NAAR BINNENSTAD - NA INVOERING CIRCULATIEPLAN



Basis: Manier van verplaatsing aangepast naar aanleiding van circulatieplan
 Vraag: Q3.21. Hoe verplaatste je je vroeger? Q3.13. Hoe verplaatst je je momenteel?

groen: significant meer gebruik van het transportmiddel rood: significant minder gebruik van het transportmiddel - 95% significantie level

* Les niet gerapporteerd wegens lage basis

GAME CHANGERS

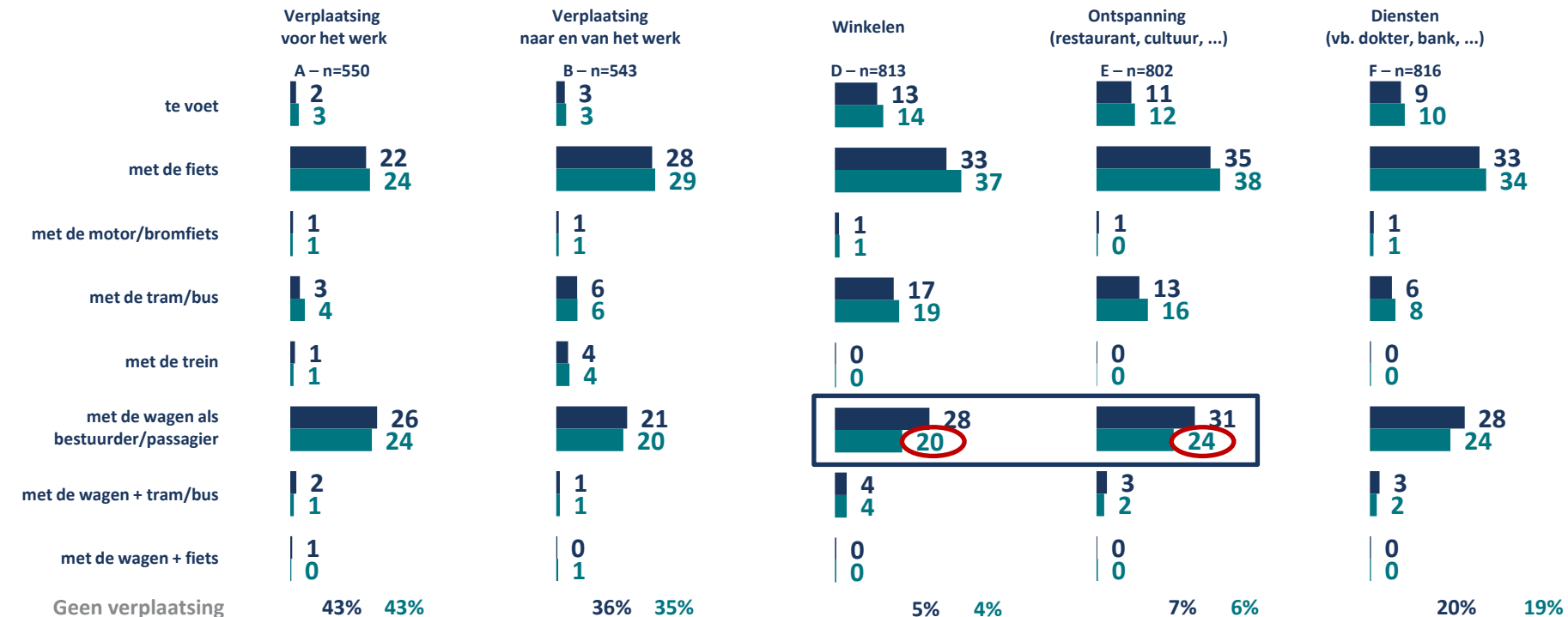


Na de invoering van het circulatieplan laten de Gentenaars vaker de wagen aan de kant om te gaan winkelen en/of voor ontspanningsredenen binnen de Gentse stadsring. Men gaat hier nu de fiets of het openbaar vervoer voor nemen.

Voor Circulatieplan

Na Circulatieplan

VERPLAATSINGSGEDRAG – MODAL SHIFT NA INVOERING CIRCULATIEPLAN VAN ALLE GENTENAARS DIE VERPLAATSING MAAKTEN



Basis: Gentenaars die na de invoering van het circulatieplan een verplaatsing hebben gemaakt

Vraag: Q3.21. Hoe verplaatste je je vroeger? Q3.13. Hoe verplaatst je je momenteel?

groen: significant meer gebruik van het transportmiddel rood: significant minder gebruik van het transportmiddel - 95% significantie level

* Les niet gerapporteerd wegens lage basis

GAME CHANGERS



De twee hoofdredenen voor een aangepast verplaatsingsgedrag hebben betrekking op het ondervinden van hinder bij een verplaatsing na de invoering van het circulatieplan.

REDEN TOT AANPASSEN VERPLAATSIINGSGEDRAG



Omrijden is voor iedereen de voornaamste reden om verplaatsingsgedrag aan te passen, weliswaar nog meer voor bewoners binnen de R40. Parkeerplaatsen is enkel voor personen buiten de R40 een reden tot een ander verplaatsingsgedrag (maar ook slechts 10%).

REDEN TOT AANPASSEN VERPLAATSIINGSGEDRAG

In %	Binnen R40 - A	Buiten R40 - B
Ik moest omrijden na de invoering van het circulatieplan Gent	86% B	68%
Ik stond in de file na de invoering van het circulatieplan Gent	55%	47%
Ik wil mijn steentje bijdragen om de leefkwaliteit in Gent te verbeteren	24%	27%
Ik ben nu sneller op mijn bestemming	19%	12%
Ik verplaats me nu veiliger en aangenamer	8%	12%
Dure parkeerplaatsen	0%	10% A
Ik stond in de file, ook voor de invoering van het circulatieplan Gent	7%	7%
Ik vermijd Gent	0%	3%
Verwarrende situaties	0%	2%
Geen bijzondere reden	1%	2%
Niet meer bereikbaar	3%	1%
Verhuisd/ander werk	0%	1%

Basis: Hebben hun verplaatsingsgedrag aangepast door het circulatieplan (n=204)
 Vraag: Q3.22. Je hebt je verplaatsingsgedrag gewijzigd na de invoering van het circulatieplan. Wat waren daarvoor de redenen?

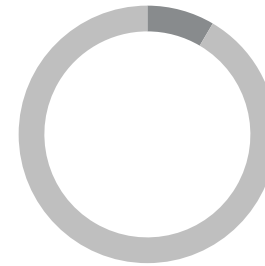
26% van de Gentenaren hebben minstens een bepaalde actie ondernomen na de invoering van het circulatieplan, 11% procent is nog van plan actie te ondernemen.

ACTIE NAAR AANLEIDING VAN CIRCULATIEPLAN



26%

heeft actie ondernomen



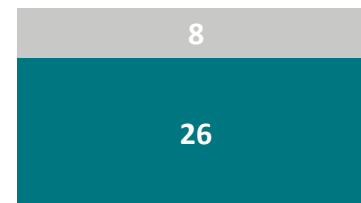
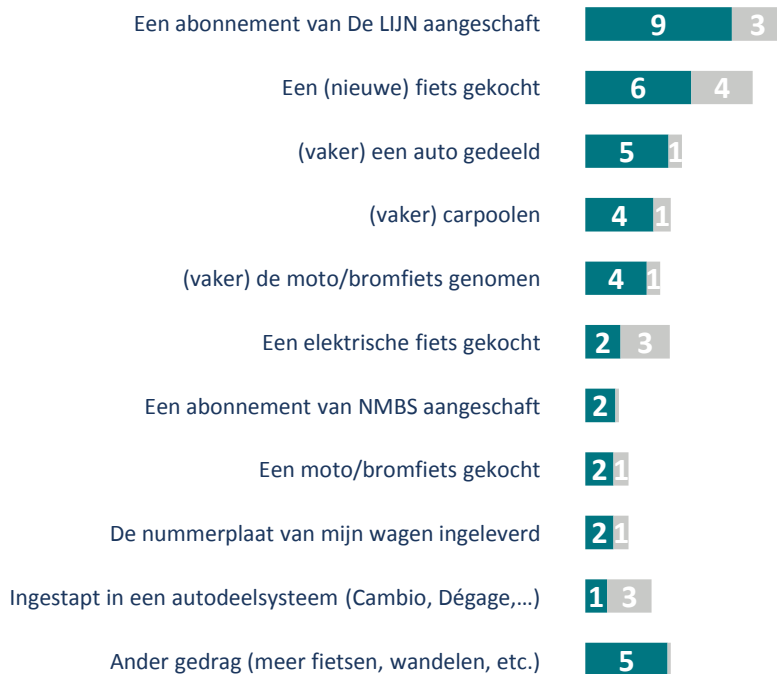
8%

nog geen actie ondernomen maar van plan actie te ondernemen

Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord
Vraag: Q3.23. Heb je naar aanleiding van het circulatieplan het volgende gedaan?
ABCD: 95% significantie level

1 op 4 personen hebben minstens 1 actie ondernomen na de invoering van het circulatieplan.

ACTIE NAAR AANLEIDING VAN CIRCULATIEPLAN



■ Nog geen actie maar van plan ■ Ja

Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord
Vraag: Q3.23. Heb je naar aanleiding van het circulatieplan het volgende gedaan?
ABCD: 95% significantie level

Personen die (nog) geen verplaatsing gemaakt hebben, hebben in grotere mate een abonnement van de lijn aangeschaft.

ACTIE NAAR AANLEIDING VAN CIRCULATIEPLAN

	% ja	Verplaatsing gemaakt van/naar gebied binnen R40	
		Ja – A	Neen – B
Een abonnement van De LIJN aangeschaft		7%	16% A
Een (nieuwe) fiets gekocht		6%	10%
(vaker) een auto gedeeld		5%	7%
(vaker) carpoolen		4%	5%
(vaker) de moto/bromfiets genomen		4%	3%
Een elektrische fiets gekocht		2%	2%
Een abonnement van NMBS aangeschaft		1%	5%
Een moto/bromfiets gekocht		2%	2%
De nummerplaat van mijn wagen ingeleverd		1%	0%
Ingestapt in een autodeelsysteem (Cambio, Dégage,...)		1%	0%
Andere		4%	7%

Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord
 Vraag: Q3.23. Heb je naar aanleiding van het circulatieplan het volgende gedaan?
 ABCD: 95% significantie level

Werkende personen/scholieren waarvan hun verplaatsingsgedrag is veranderd door het circulatieplan hebben iets meer actie ondernomen naar aanleiding van het circulatieplan.

ACTIE NAAR AANLEIDING VAN CIRCULATIEPLAN

	Verplaatsingsgedrag veranderd (werkend)			Verplaatsingsgedrag veranderd (niet-werkend)		
	% ja Ja, door circulatieplan - A	Ja, niet circulatieplan - B*	Neen - C	Ja, door circulatieplan - D	Ja, niet circulatieplan - E*	Neen - F
Een abonnement van De LIJN aangeschaft	15% C	-	4%	18%	-	15%
Een (nieuwe) fiets gekocht	16% C	-	5%	5%	-	3%
(vaker) een auto gedeeld	6%	-	5%	7%	-	3%
(vaker) carpoolen	6%	-	4%	5%	-	2%
(vaker) de moto/bromfiets genomen	6%	-	3%	7%	-	2%
Een elektrische fiets gekocht	8% C	-	1%	3%	-	1%
Een abonnement van NMBS aangeschaft	3%	-	1%	1%	-	2%
Een moto/bromfiets gekocht	3%	-	1%	2%	-	1%
De nummerplaat van mijn wagen ingeleverd	4% C	-	1%	1%	-	0%
Ingestapt in een autodeelsysteem (Cambio, Dégage,...)	3%	-	1%	1%	-	2%
Andere	5%	-	5%	7%	-	3%

Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord
 Vraag: Q3.23. Heb je naar aanleiding van het circulatieplan het volgende gedaan?
 ABCD: 95% significantie level

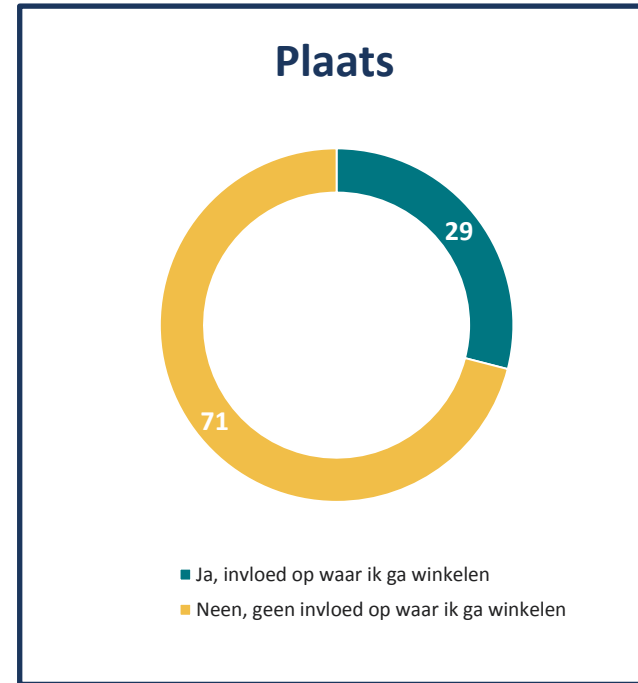
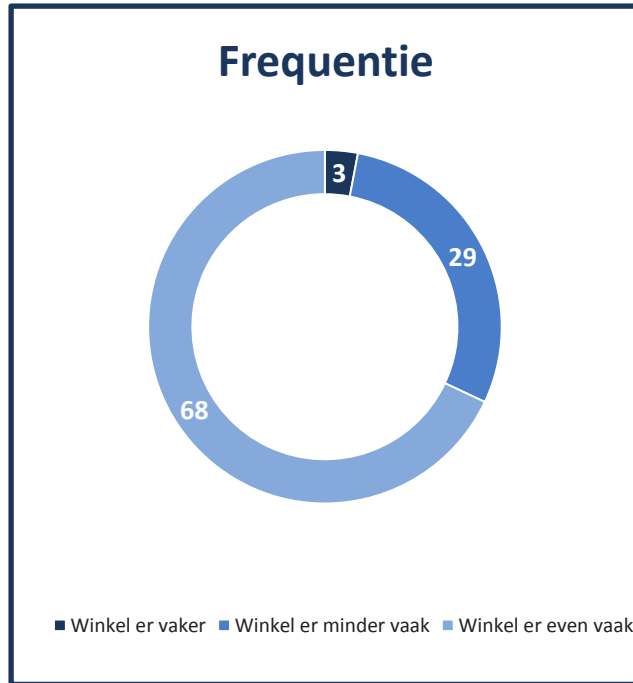
* Lage basis

GAME CHANGERS



1 op 3 gaat minder vaak winkelen in de binnenstad als gevolg van het circulatieplan. Voor 71% heeft het circulatieplan geen invloed op waar ze gaan winkelen.

INVLOED CIRCULATIEPLAN OP WINKELGEDRAG



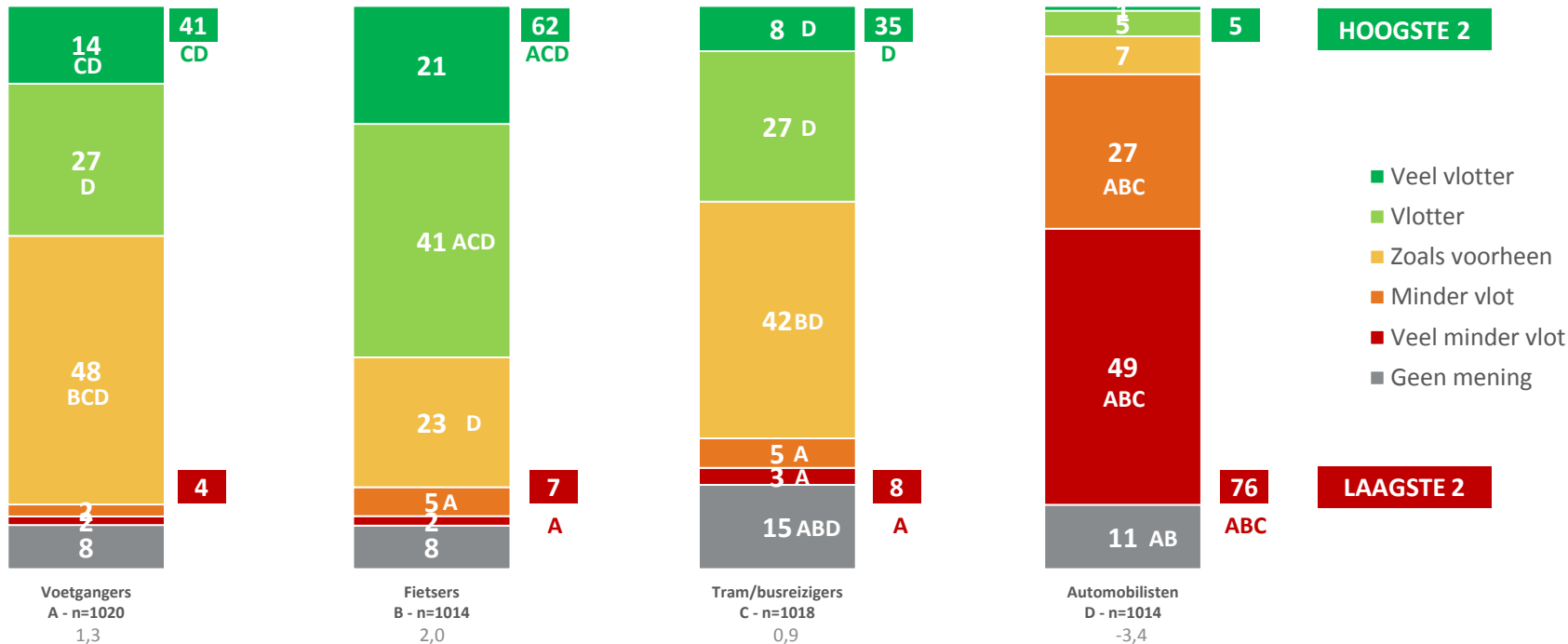
Basis:
Vraag:

Winkelen in de binnenstad
Q3.18. Heeft het circulatieplan een invloed gehad op hoe vaak je gaat winkelen in de binnenstad? Q3.19. En op waar je gaat winkelen?

6. Impact Bereikbaarheid

Perceptie leeft zeer hard dat automobilisten zich minder vlot kunnen verplaatsen. Fietsers zouden zich vlotter kunnen verplaatsen, maar voor tram en bus is maar 1 op 3 van mening dat dit vlotter zou gaan.

VLOTTER VERPLAATSEN

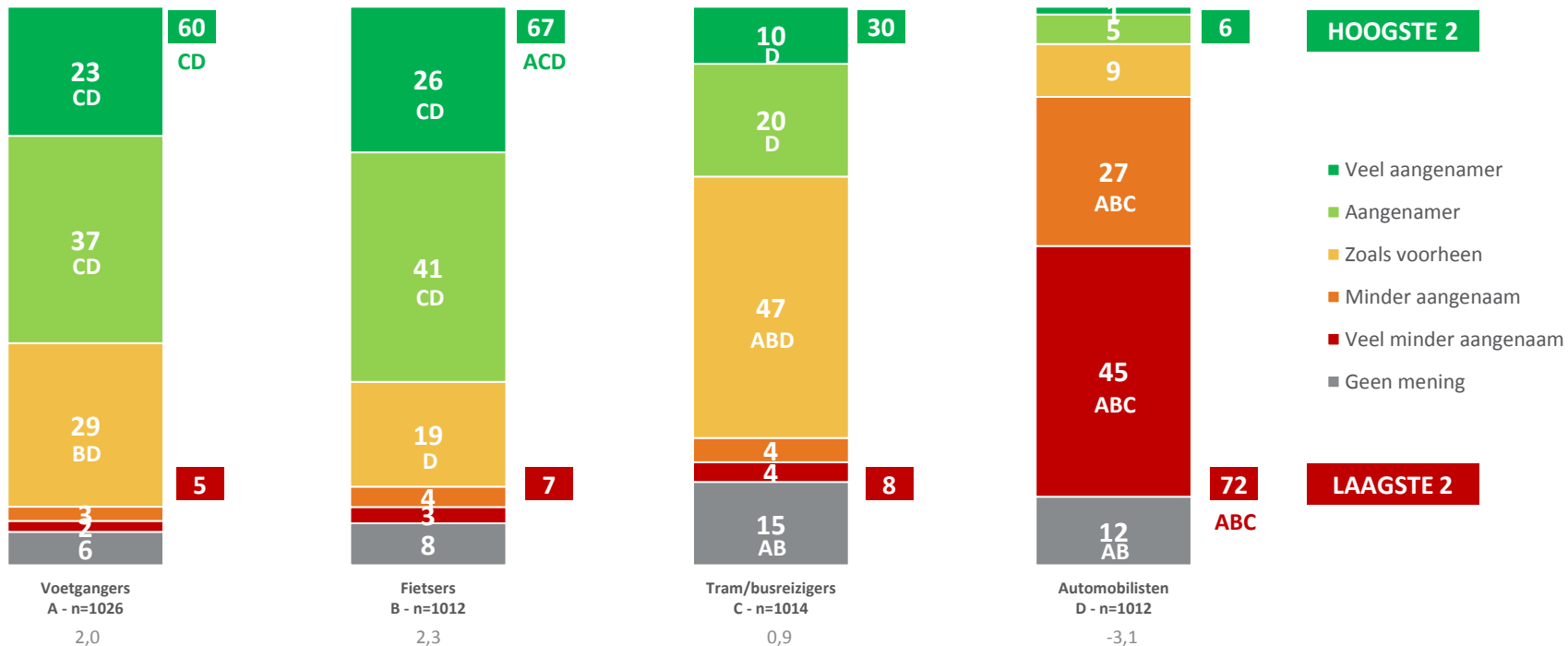


*Gemiddelde:

Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord
 Vraag: Q2.5a. Kunnen, volgens jou, de volgende groepen zich na de invoering van het circulatieplan vlotter verplaatsen?

Perceptie van de vlotheid van de verplaatsing is direct gelinkt met de perceptie van de aangenaamheid van de verplaatsing: duidelijk minder aangenaam voor automobilisten, duidelijk aangener voor fietsers en voetgangers.

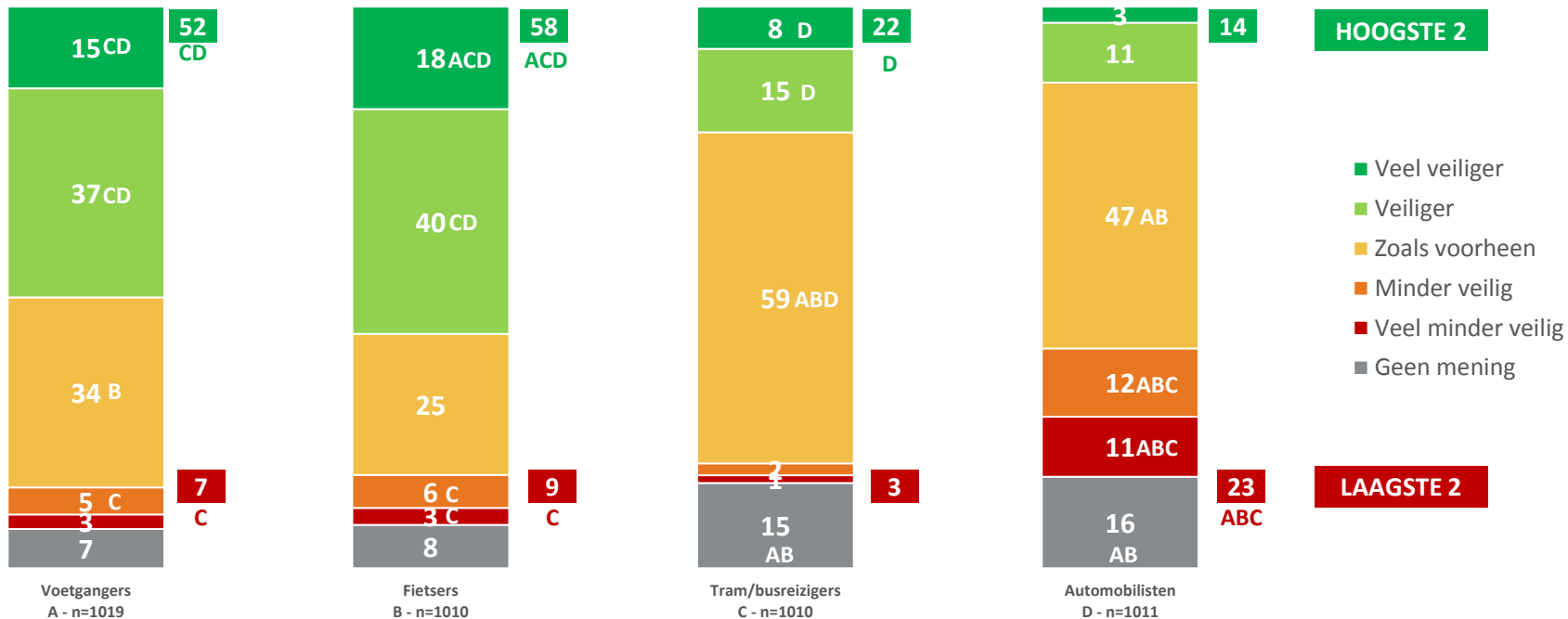
AANGENAMER VERPLAATSEN



*Gemiddelde:

Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord
 Vraag: Q2.5b. Kunnen, volgens jou, de volgende groepen zich na de invoering van het circulatieplan aangener verplaatsen?

VEILIGER VERPLAATSEN



*Gemiddelde: 1,5

Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord

Vraag: Q2.5c. Kunnen, volgens jou, de volgende groepen zich na de invoering van het circulatieplan veiliger verplaatsen?

1,83

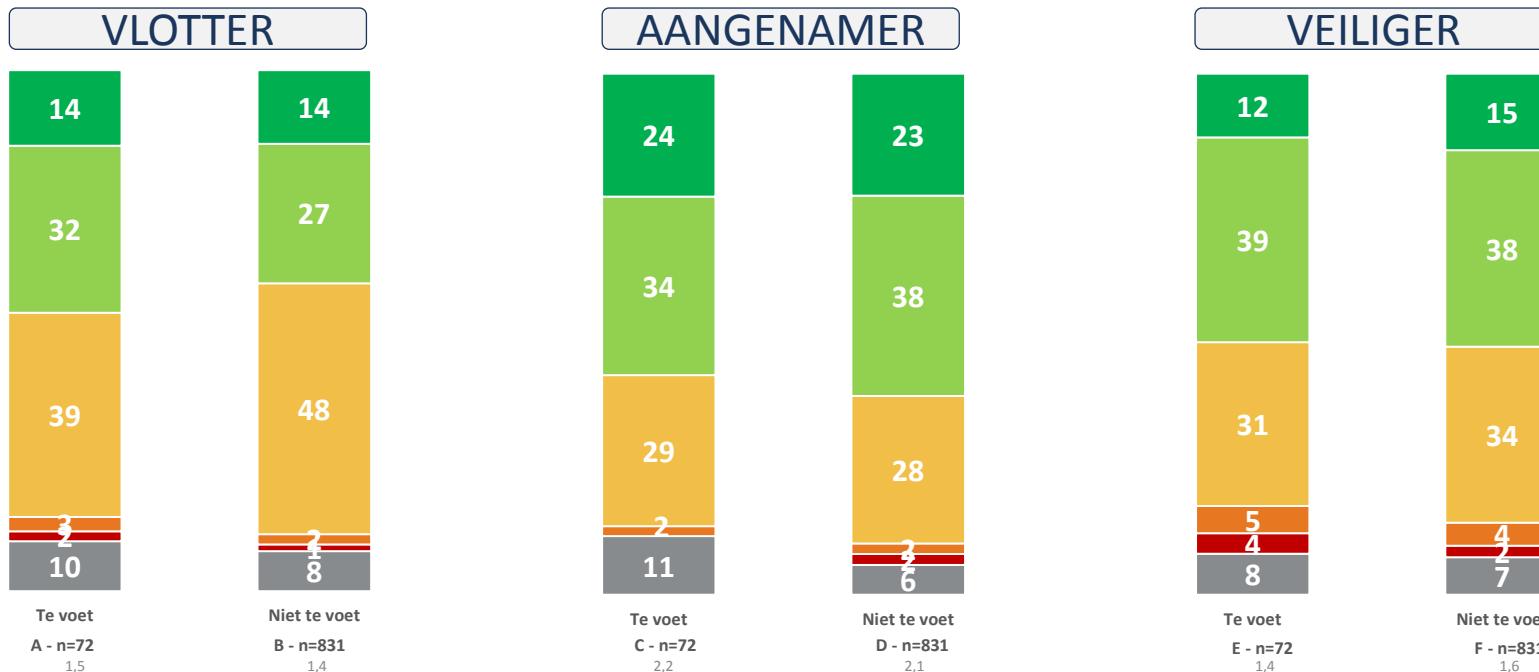
0,7

-0,5

*Gemiddelde: +5 (veel veiliger) +2,5 (veiliger), 0 (zoals voorheen), minder veilig (-2,5), Veel minder veilig (-5)

Geen echt verschil in perceptie te vinden tussen mensen die hoofdzakelijk te voet gaan en deze die een andere transportmodus gebruiken.

VERPLAATSEN NA INVOERING CIRCULATIEPLAN - VOETGANGERS



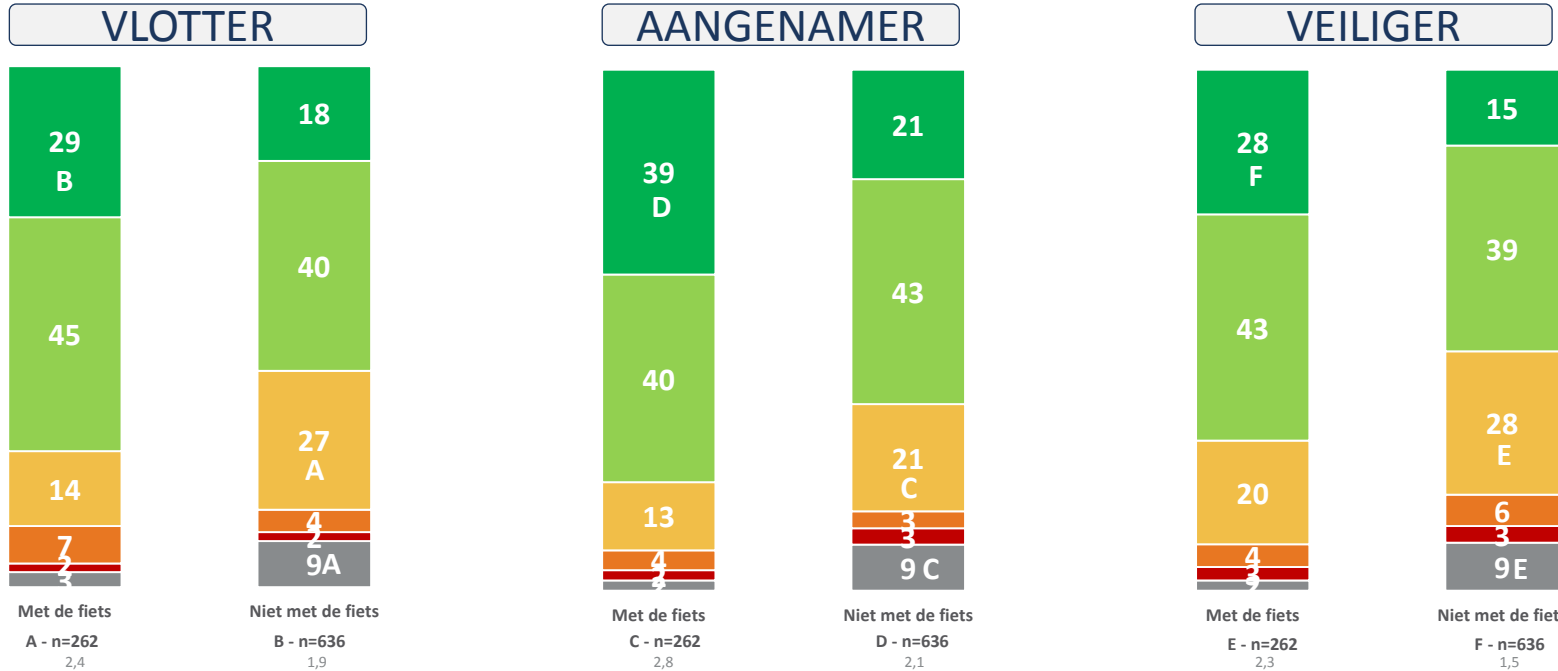
*Gemiddelde:

■ Veel vlotter/aangenamer/veiliger ■ Vlotter/aangenamer/veiliger ■ Zoals voorheen ■ Minder vlot/aangenaam/veilig ■ Veel minder vlot/aangenaam/veilig ■ Geen mening

Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (excl. dubbele antwoorden m.b.t. transportmodi)
 Vraag: Q2.5abc. Kunnen, volgens jou, de volgende groepen zich na de invoering van het circulatieplan vlotter, aangenamer, veiliger verplaatsen?

Personen die zich met de fiets verplaatsen, vinden dat ze zich veel vlotter, veel aangener en veel veiliger kunnen verplaatsen in vergelijking met personen die niet hoofdzakelijk de fiets nemen.

VERPLAATSEN NA INVOERING CIRCULATIEPLAN - FIETSERS



*Gemiddelde:

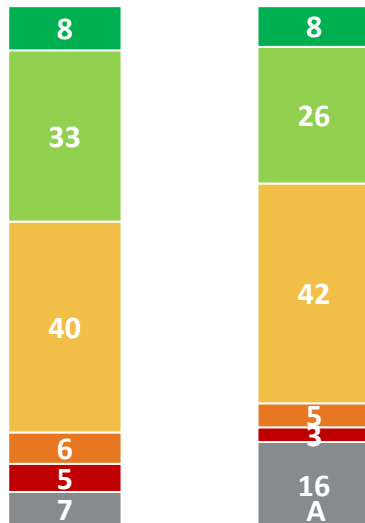
■ Veel vlotter/aangener/veiliger ■ Vlotter/aangener/veiliger ■ Zoals voorheen ■ Minder vlot/aangenaam/veilig ■ Veel minder vlot/aangenaam/veilig ■ Geen mening

Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (excl. dubbele antwoorden m.b.t. transportmodi)
 Vraag: Q2.5abc. Kunnen, volgens jou, de volgende groepen zich na de invoering van het circulatieplan vlotter, aangener, veiliger verplaatsen?

Personen die zich hoofdzakelijk met de tram of bus verplaatsen hebben toch een iets groter gevoel van veiligheid in vergelijking met de perceptie van niet-gebruikers.

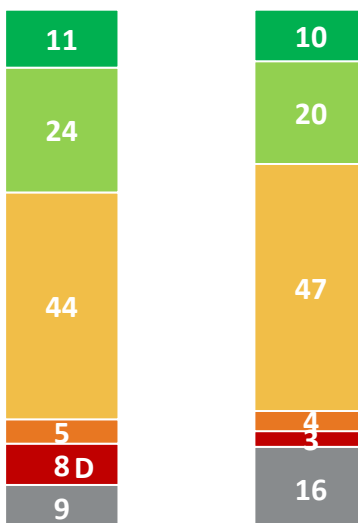
VERPLAATSEN NA INVOERING CIRCULATIEPLAN – TRAM/BUSREIZIGERS

VLOTTER



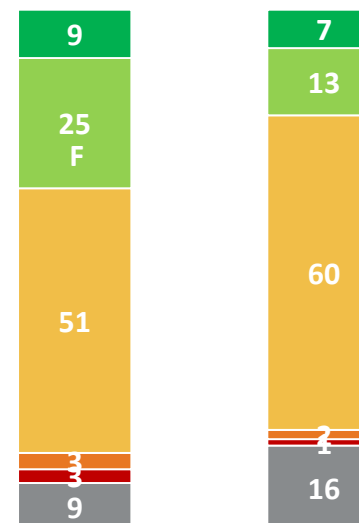
Met tram/bus A - n=105 0,9
Niet met tram/bus B - n=798 0,9

AANGENAMER



Met tram/bus C - n=105 0,7
Niet met tram/bus D - n=798 0,9

VEILIGER



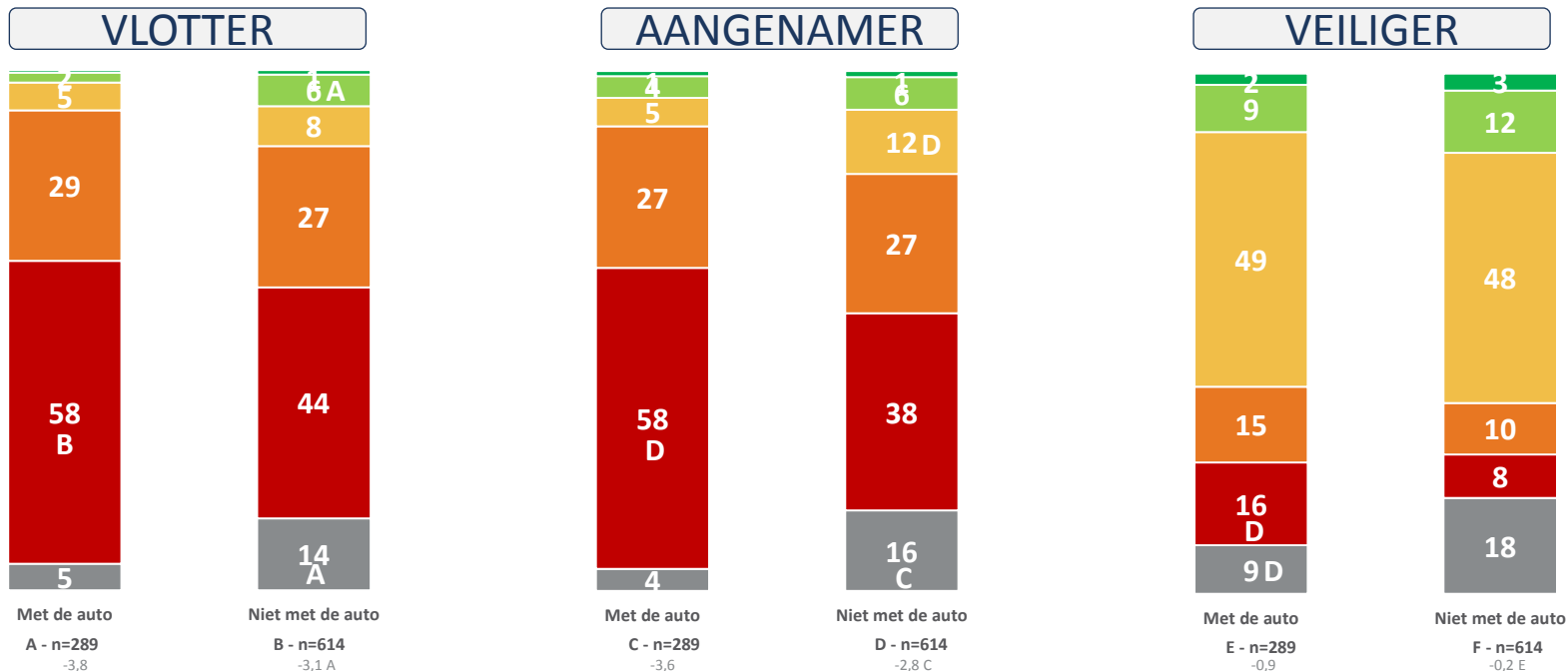
Met tram/bus E - n=105 1,0
Niet met tram/bus F - n=798 0,7

■ Veel vlotter/aangenamer/veiliger ■ Vlotter/aangenamer/veiliger ■ Zoals voorheen ■ Minder vlot/aangenaam/veilig ■ Veel minder vlot/aangenaam/veilig ■ Geen mening

Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (excl. dubbele antwoorden m.b.t. transportmodi)
Vraag: Q2.5abc. Kunnen, volgens jou, de volgende groepen zich na de invoering van het circulatieplan vlotter, aangenamer, veiliger verplaatsen?

Personen die de auto als hoofdtransportmodus gebruiken, geven duidelijk aan dat alles veel minder vlot, aangenaam en in mindere mate veilig verloopt in vergelijking met personen die andere hoofdtransportmodi hebben. **Ipsos Connect**

VERPLAATSEN NA INVOERING CIRCULATIEPLAN - AUTOMOBILISTEN



*Gemiddelde:

■ Veel vlotter/aangener/veiliger ■ Vlotter/aangener/veiliger ■ Zoals voorheen ■ Minder vlot/aangenaam/veilig ■ Veel minder vlot/aangenaam/veilig ■ Geen mening

Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (excl. dubbele antwoorden m.b.t. transportmodi)

Vraag: Q2.5abc. Kunnen, volgens jou, de volgende groepen zich na de invoering van het circulatieplan vlotter, aangener, veiliger verplaatsen?

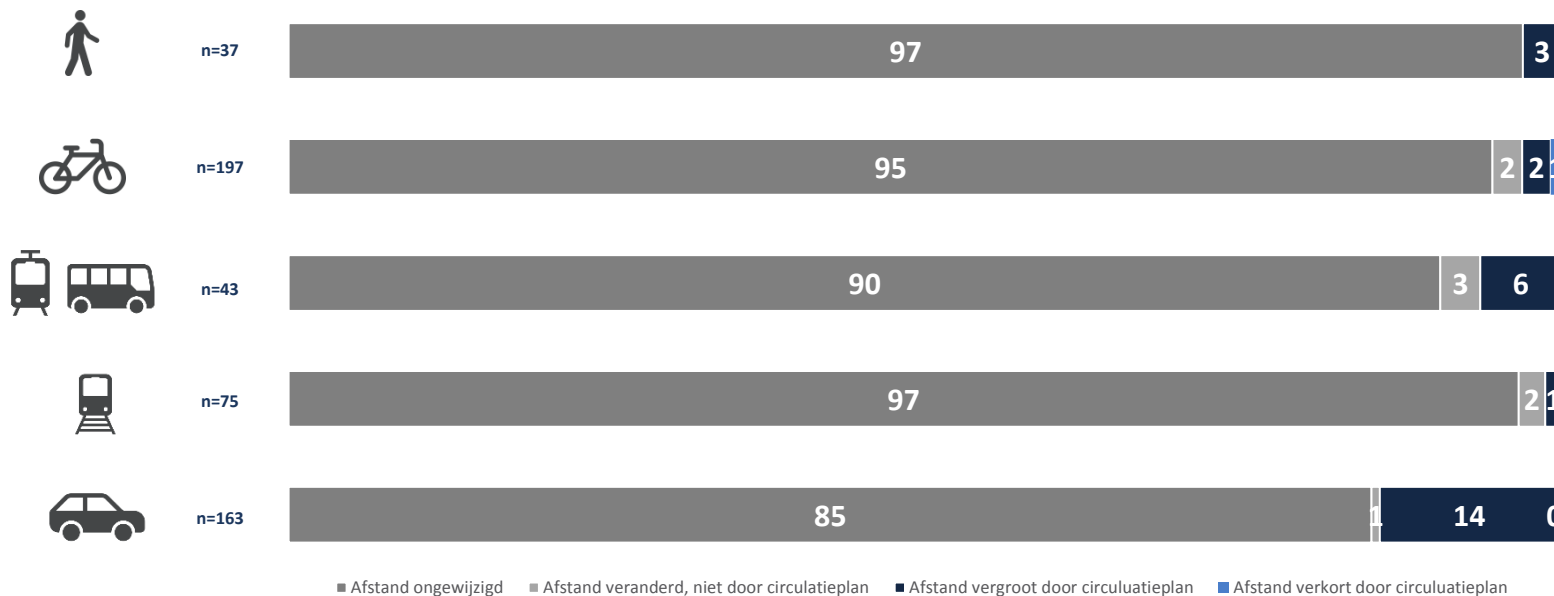
*Gemiddelde: +5 (veel vlotter/aangener/veiliger) +2,5 (vlotter/aangener/veiliger), 0 (zoals voorheen), minder vlot/aangenaam/veilig (-2,5), Veel minder vlot/aangenaam/veilig (-5)

GAME CHANGERS



Bij 1 op 7 automobilisten, die hun manier van verplaatsing niet wijzigden, is de afstand van hun verplaatsing naar hun werk of school vergroot door het circulatieplan.

GEEN VERANDERING VAN MANIER VAN VERPLAATSING NAAR WERK/SCHOOL & WIJZIGING AFSTAND

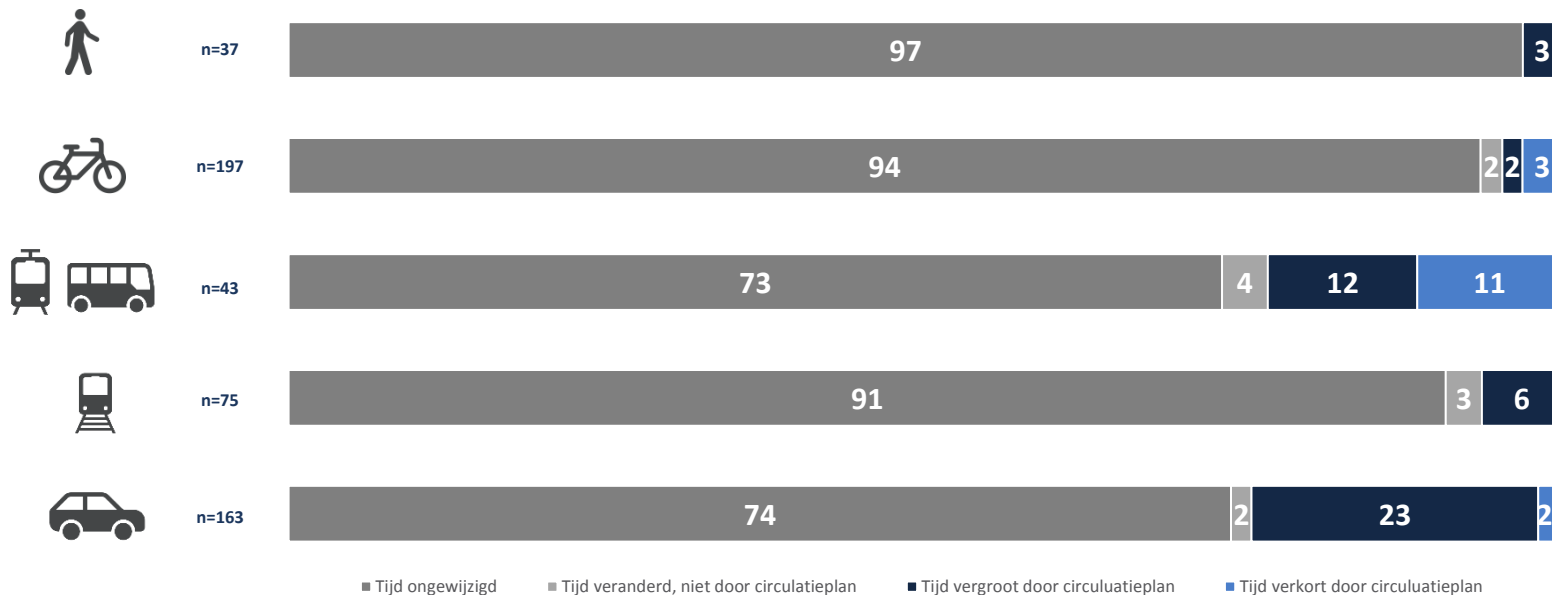


Basis:
Vraag:

Werkende personen/scholier-student die hun manier van verplaatsing niet wijzigden
Q3.2. Is de manier waarop je je naar je werk/school begeeft veranderd na de invoering van het circulatieplan? Q3.3. Afstand gewijzigd?

Bij bijna 1 op 4 automobilisten, die hun manier van verplaatsing niet wijzigden, is de reistijd naar hun werk of school toegenomen.

GEEN VERANDERING VAN MANIER VAN VERPLAATSING NAAR WERK/SCHOOL & WIJZIGING TIJD



Basis:
Vraag:

Werkende personen/scholier-student die hun manier van verplaatsing niet wijzigden
Q3.2. Is de manier waarop je je naar je werk/school begeeft veranderd na de invoering van het circulatieplan? Q3.3. Afstand gewijzigd?

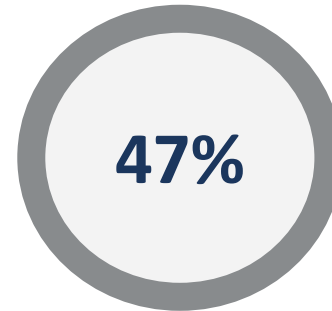
Voor automobilisten die aangeven dat de reistijd langer is geworden, is dit gemiddeld 11 minuten, relatief gezien stijgt de reistijd met 47%.

VERVOERSWIJZE WAGEN VERPLAATSING NAAR WERK/SCHOOL & GEEN TRAJECTVERANDERING

**Absolute wijziging
Reistijd**



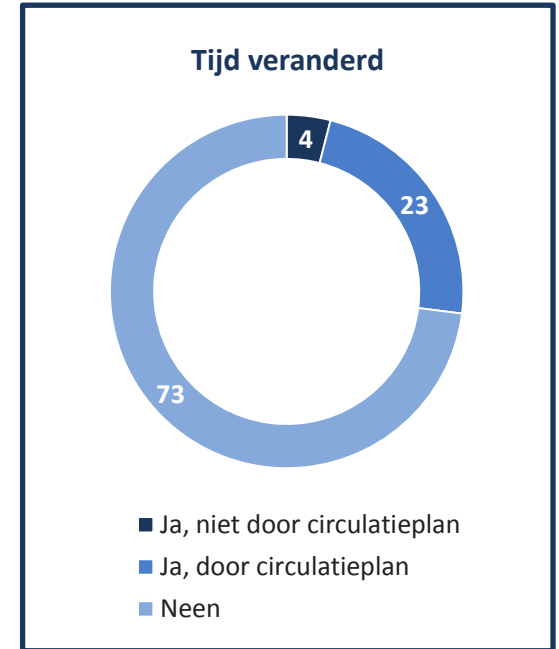
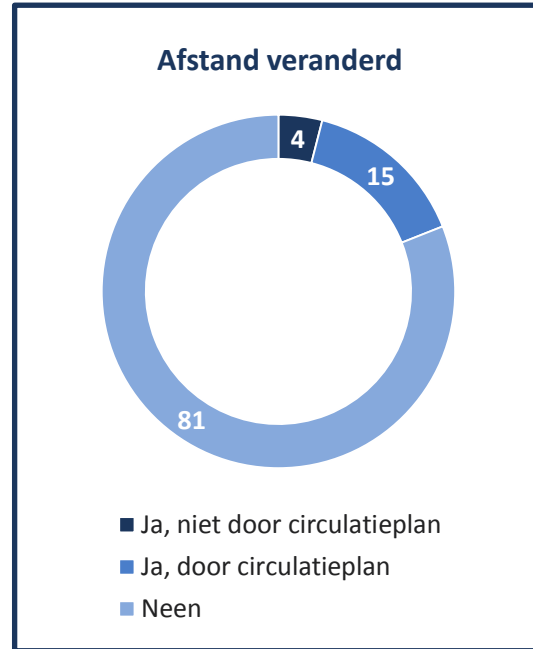
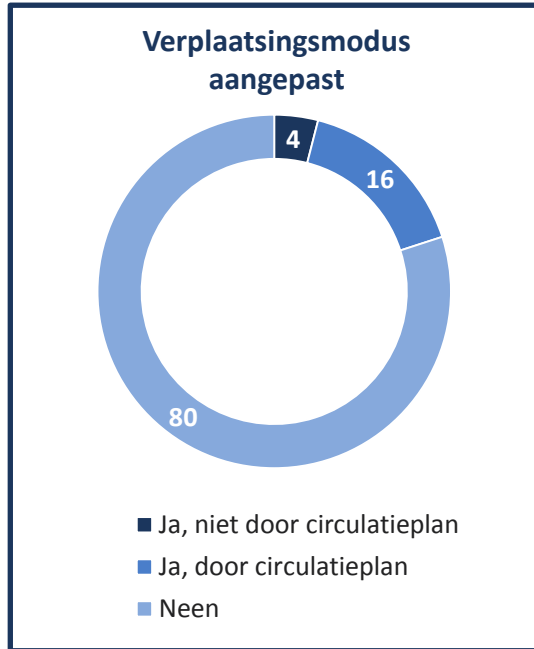
**Relatieve wijziging
Reistijd**



Basis: Verplaatsing met wagen en geen wijziging in traject (n=47)
Vraag: Q3.4. Is de afstand die je aflegt naar je werk/school gewijzigd na de invoering van het circulatieplan?

1 op 6 heeft zijn verplaatsingsmodus aangepast.

VERPLAATSING NAAR WERK/SCHOOL– AFSTAND - TIJD

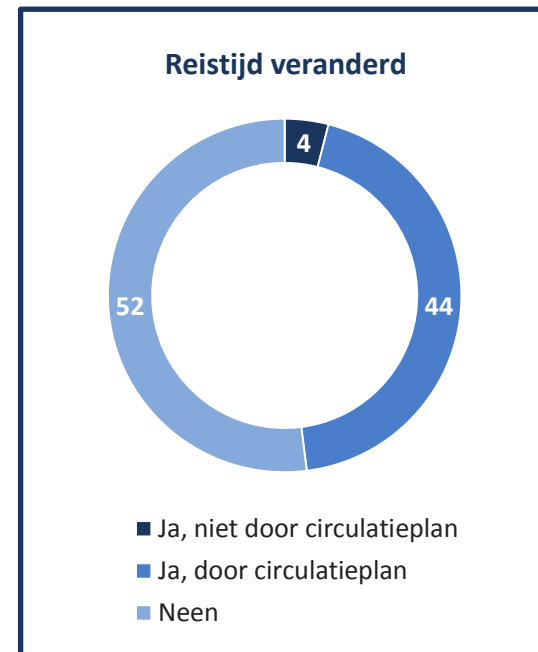
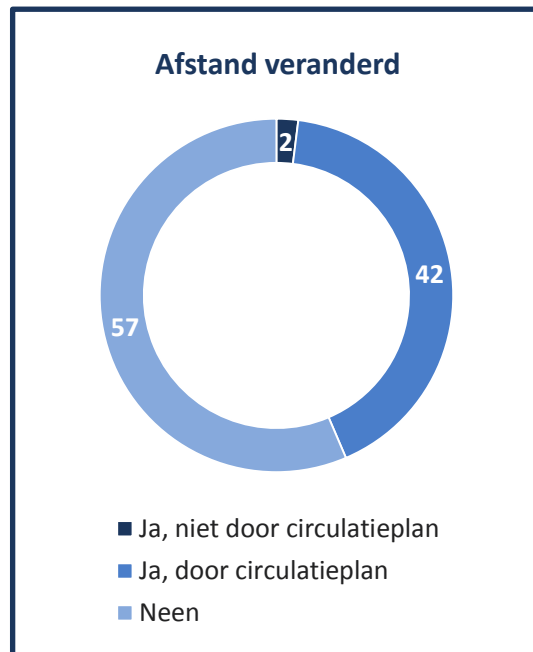
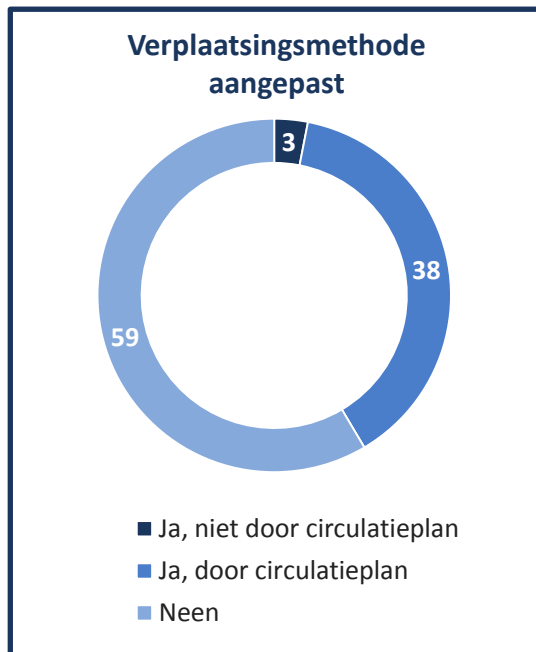


Basis:
Vraag:

Werkende personen/scholier-student n=694

Q3.2. Is de manier waarop je je naar je werk/school begeeft veranderd na de invoering van het circulatieplan? Q3.3. Afstand gewijzigd? Q3.6 Tijd gewijzigd?

VERPLAATSING NIET WERKENDEN/SCHOOLGAANDEN – AFSTAND – TIJD

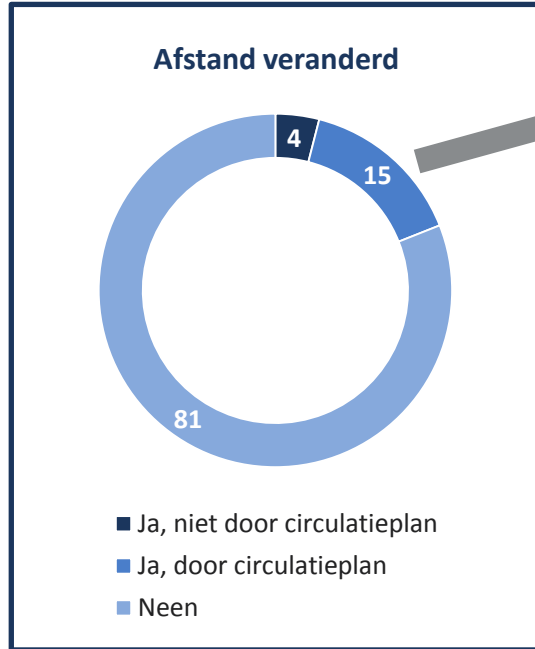


Basis:
Vraag:

Niet-werkende personen n=306
Q3.8. Is de manier waarop je je meestal verplaatst veranderd? Q3.9. Is je traject gewijzigd Q3.10. Is de reistijd gewijzigd?

Voor werkenden/schoolgaanden die aangeven dat de afstand langer is geworden (14%) , is dit gemiddeld 3,7 kilometer langer geworden.

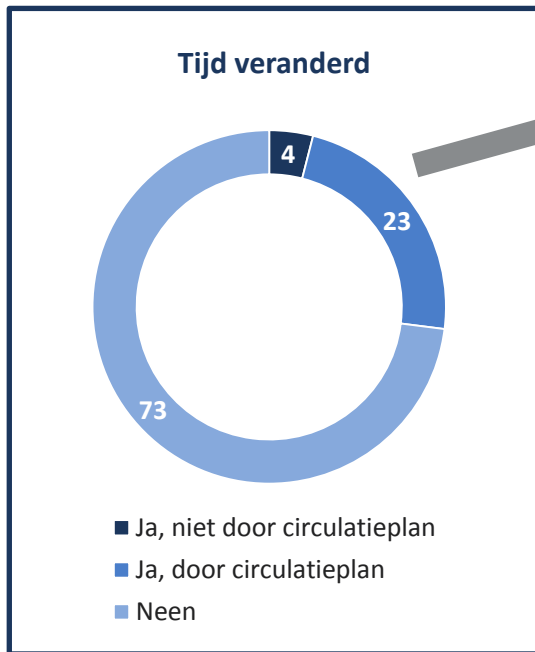
WOON – WERK/SCHOOL VERPLAATSING - AFSTAND VERANDERD



Kilometers	Langer: 14% n=104	Korter: 1% n=8
0-5 km	77%	-
6-10 km	8%	-
11-15 km	7%	-
16-20 km	0%	-
20+ km	0%	-
Gemiddeld	3,7	-

Werkenden/schoolgaanden waarvan hun reistijd langer is geworden, doen gemiddeld 12 minuten langer over hun traject.

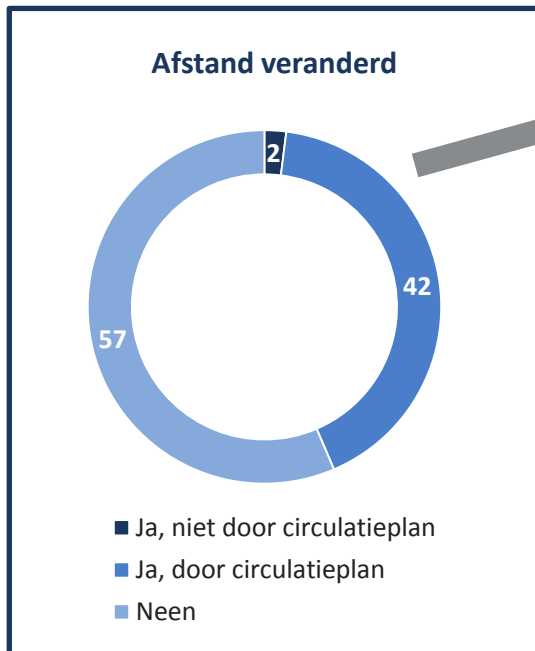
WOON – WERK/SCHOOL VERPLAATSING - TIJD VERANDERD



Minuten	Langer: 19% n=139	Korter: 4% n=25
0-5 minuten	26%	-
6-10 minuten	34%	-
11-15 minuten	18%	-
16-20 minuten	14%	-
20+ minuten	6%	-
Gemiddeld	11,5	-

Voor niet werkenden/ niet schoolgaanden die aangeven dat de afstand langer is geworden (40%) , is dit gemiddeld 3,8 kilometer geworden.

VERPLAATSING NIET WERKENDEN/SCHOOLGAAND - AFSTAND VERANDERD

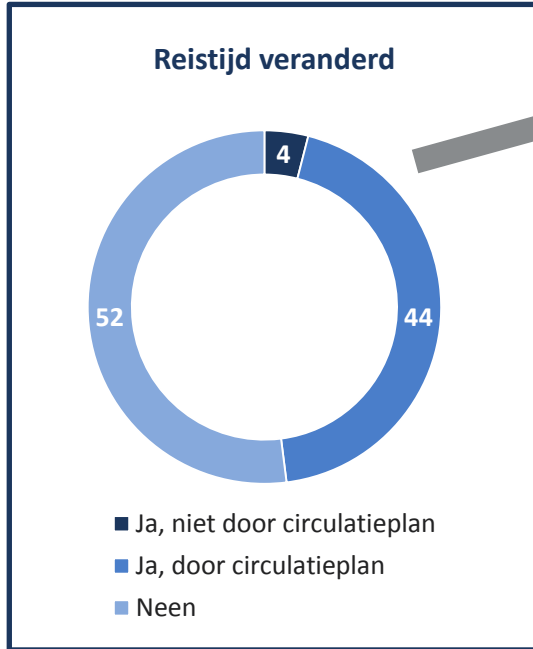


Kilometers	Langer: 40% n=102	Korter: 2%
0-5 km	85%	-
6-10 km	13%	-
11-15 km	2%	-
16-20 km	0%	-
20+ km	0%	-
Gemiddeld	3,8	-

Basis: Niet-werkende personen waarvan de afstand is veranderd n=106
Vraag: Q3.8. Is de manier waarop je je naar je werk/school begeeft veranderd na de invoering van het circulatieplan?

Niet-werkenden/ niet-schoolgaanden waarvan hun reistijd langer is geworden, doen gemiddeld 17,3 minuten langer over hun traject.

VERPLAATSING NIET WERKENDEN/SCHOOLGAAND - TIJD VERANDERD



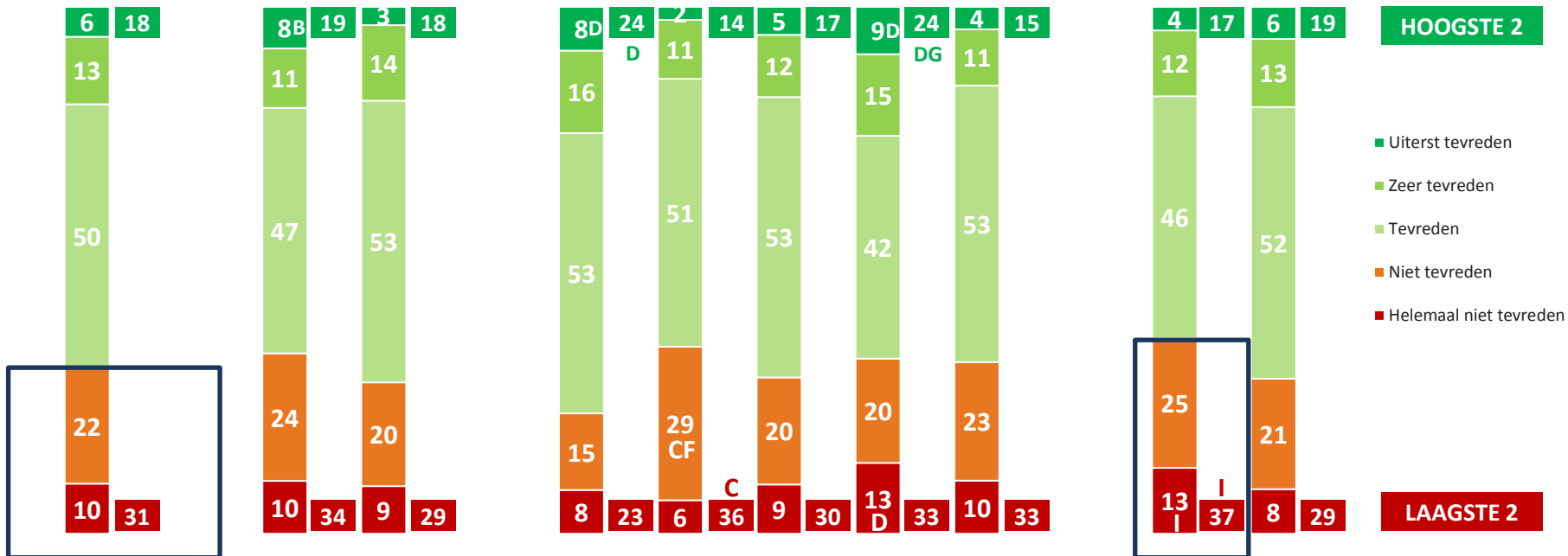
Minuten	Langer: 39% n=105	Korter: 5%
0-5 minuten	11%	-
6-10 minuten	26%	-
11-15 minuten	24%	-
16-20 minuten	19%	-
20+ minuten	21%	-
Gemiddeld	17,3	-

7. Impact verkeersleefbaarheid

Meerderheid van de Gentenaren is tevreden over de verkeersleefbaarheid in hun buurt, 31% is niet tevreden. Binnen de R40 loopt dit op tot 37%.

VERKEERSLEEFBAARHEID WOONBUURT

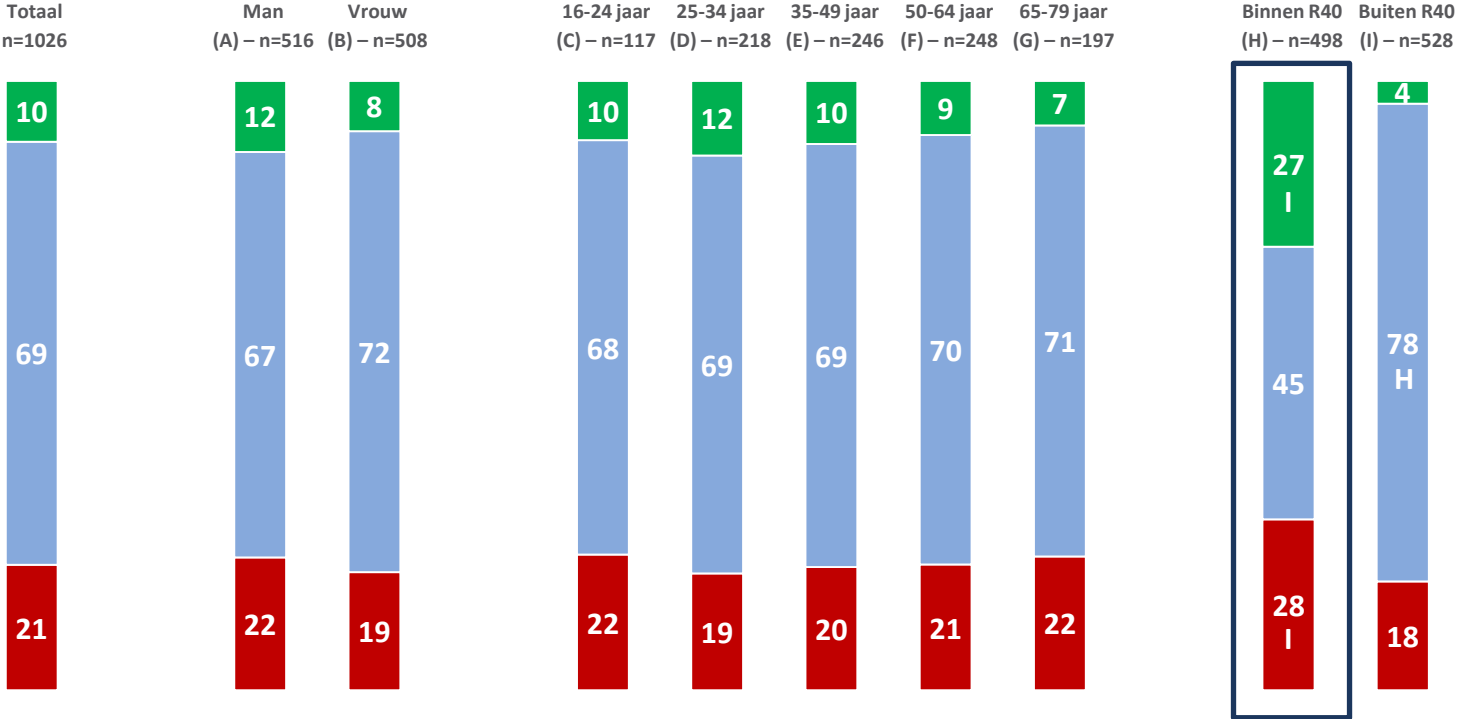
Totaal n=1029 Man (A) – n=515 Vrouw (B) – n=512 16-24 jaar (C) – n=117 25-34 jaar (D) – n=221 35-49 jaar (E) – n=246 50-64 jaar (F) – n=248 65-79 jaar (G) – n=197 Binnen R40 (H) – n=497 Buiten R40 (I) – n=532



Basis: Totale steekproef
 Vraag: Q4.1. Over de verkeersleefbaarheid in de buurt waar ik woon ben ik in het algemeen...
 ABCD: 95% significantie level

De meerderheid geeft aan dat de verkeersleefbaarheid niet is gewijzigd t.o.v. de periode voor het Circulatieplan. Bij diegenen die wel een evolutie waarnemen zijn er meer voor wie het een negatieve evolutie is. Voor bewoners binnen de R40 is er meer impact te merken: zowel positief als negatief.

VERBETERING VERKEERSLEEFBAARHEID WOONBUURT

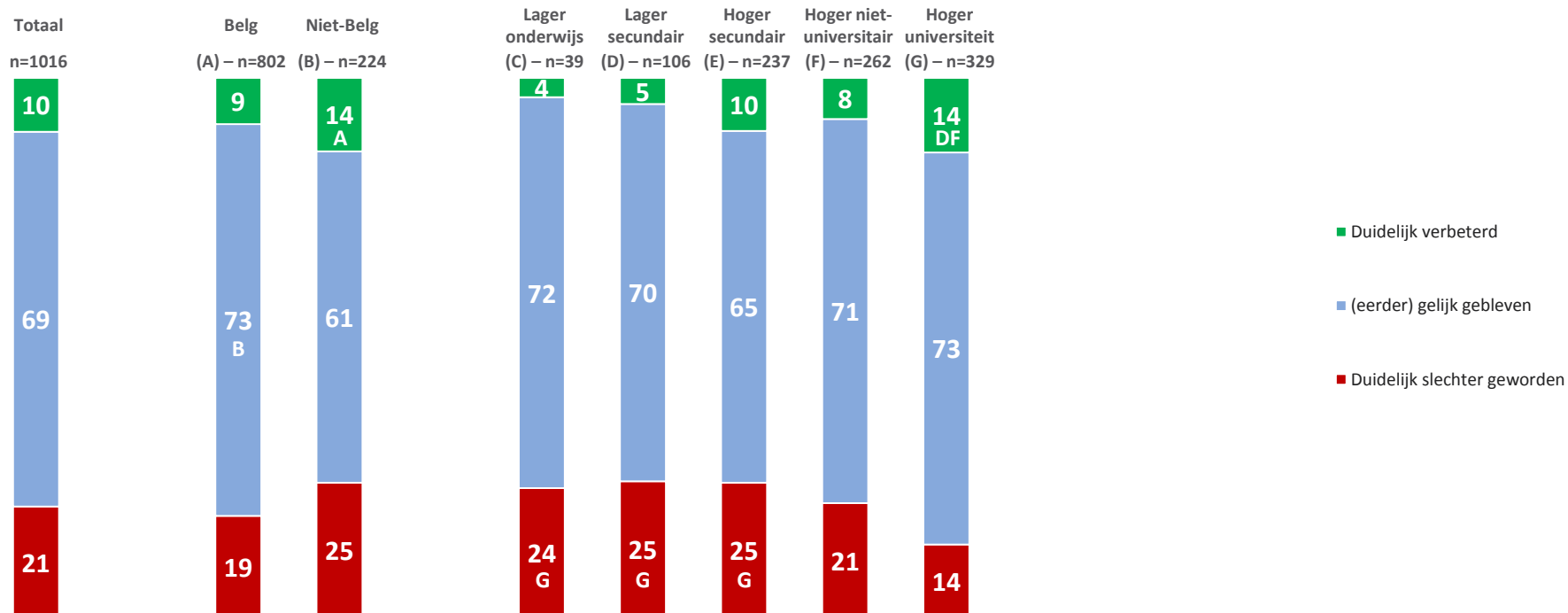


- Duidelijk verbeterd
- (eerder) gelijk gebleven
- Duidelijk slechter geworden

Basis: Totale steekproef (n=1026)
 Vraag: Q4.2. De verkeersleefbaarheid in de buurt waar ik woon is na de invoering van het circulatieplan (na 3 april 2017) ...
 ABCD: 95% significantie level

Personen met de Belgische nationaliteit en hoger opgeleiden zien duidelijk een verbetering binnen de Gentse stadsring.

VERKEERSLEEFBAARHEID BINNEN GENTSE STADSRING



Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1026)
 Vraag: Q4.2. De verkeersleefbaarheid in de buurt waar ik woon is na de invoering van het circulatieplan (na 3 april 2017) ...
 ABCD: 95% significantie level

De personen die verbeteringen aangeven, hebben het voornamelijk over het minder aantal auto's, verkeer dat passeert.

VERBETERING VERKEERSLEEFBAARHEID – VERBATIMS

Verbetering leefbaarheid

12%



Basis: Totale steekproef (n=1043)
Vraag: Q4.4. Op welke manier is de verkeersleefbaarheid in de buurt waar je woont verbeterd door het circulatieplan?

VERBETERING VERKEERSLEEFBAARHEID – VERBATIMS

In %	Totaal	Binnen R40 woonachtig	Buiten R40 woonachtig
		A – n=503	B – n=540
Minder auto's/verkeer	7%	24% B	1%
Aangenaam/rustig/leefbaar	3%	8% B	1%
Parkeerplaatsen (capaciteit,...)	1%	2%	1%
Veiligheid/ruimte zwakke weggebruikers	1%	4% B	0%
Geluidshinder/geurhinder	1%	3% B	0%
Files	1%	1%	1%
Sluipverkeer	1%	3% B	0%
Positieve commentaar (algemeen)	1%	0%	1%
Gezondheid/vervuiling	1%	1% B	0%
Knippen	1%	2% B	0%

Basis: Totale steekproef
 Vraag: Q4.4. Op welke manier is de verkeersleefbaarheid in de buurt waar je woont verbeterd door het circulatieplan?
 ABCD: 95% significantie level

VERBETERING VERKEERSLEEFBAARHEID – VERBATIMS

Verbetering leefbaarheid

12%

Veel minder auto's in onze buurt die vroeger onze straat gebruikten om vlug in het centrum te zijn.

Rustiger, minder verkeer, minder lawaai

Meer mogelijkheden voor parkeerplaats als buurtbewoner. Minder file ten gevolge van enkel woon-werkverkeer en minder vrije tijdsgebruik van de auto.

meer vrije parkeerplaatsen door betalend parkeren - minder sluipverkeer naar de stad

Door een knip. Geen doorgaand verkeer. Verkeer verplaatst zich nu langs andere wegen.

Rustiger in de buurt. woon in autovrije zone

Door verandering rijrichting in de straat is het verkeer in de straat sterk verminderd

Basis: Totale steekproef (n=1043)
Vraag: Q4.4. Op welke manier is de verkeersleefbaarheid in de buurt waar je woont verbeterd door het circulatieplan?

... dit is voor de personen die binnen de R40 wonen het geval.

VERBETERING VERKEERSLEEFBAARHEID – VERBATIMS

In %	Totaal	Binnen R40 woonachtig	Buiten R40 woonachtig
	n=1043	A – n=503	B – n=540
Meer auto's/verkeer, verplaatst zich	12%	18% B	10%
Files	8%	9%	8%
Parkeerplaatsen (capaciteit,...)	5%	7%	4%
Omrijden (tijdverlies en vervuilend)	3%	8% B	2%
Geluidshinder/geurhinder	3%	4% B	3%
Gezondheid/vervuiling	3%	2% B	3%
Veiligheid/ruimte zwakke weggebruikers	2%	4%	1%
Sluipverkeer	2%	3%	2%

Basis: Totale steekproef (n=1043)
Vraag: Q4.5. Op welke manier is de verkeersleefbaarheid in de buurt waar je woont verslechterd door het circulatieplan?
ABCD: 95% significantie level

VERSLECHTERING VERKEERSLEEFBAARHEID – VERBATIMS

Als we, gelukkig vrij sporadisch, een verplaatsing moeten maken met de wagen naar een andere zone in de binnenstad of naar een randgemeente duurt de verplaatsing langer. Je moet immers ontzettend omrijden, en staat op de ring meestal in de file.

meer verkeer in de buurt, meer omrijden dan noodzakelijk is meer stilstaand verkeer = fijn stof fietsers die sneller rijden dan automobilisten

Parkeerdrukte is enorm toegenomen. Bewoners van de wijk dienen helemaal om te rijden om de buurt binnen te kunnen rijden omwille van gewijzigde eenrichtingsstraten, afsluiten afslagen, knippen door circulatieplan.

Taxi's en auto's die er wel nog rijden ,houden zich niet aan de verkeersregels, met andere woorden ,rijden veel te vlug

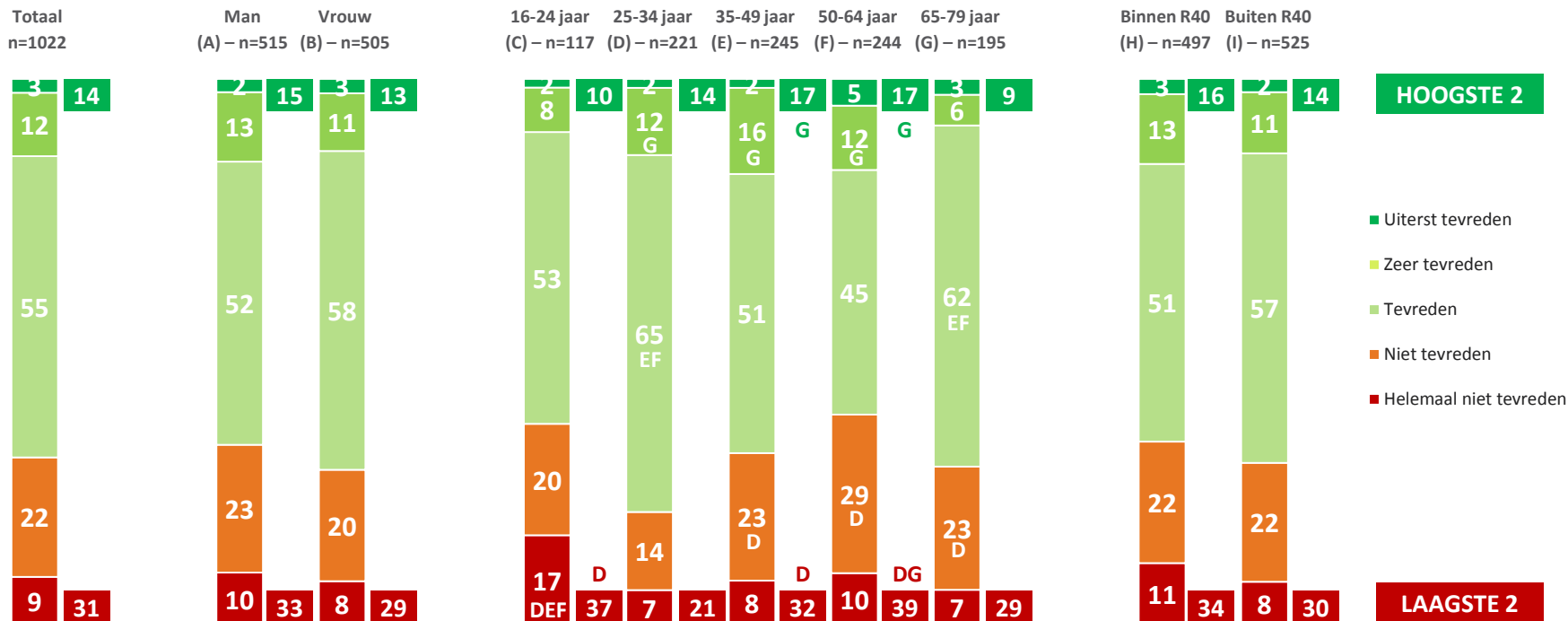
Parkeerplaatsen langdurig ingenomen door busreizigers naar het stad.

sterk verminderde toegankelijkheid in de geknipte straten waardoor moet rondgereden worden met als gevolg dat er meer kilometers moeten gereden worden waardoor de luchtvervuiling, lawaaihinder en verkeersdrukke fel toeneemt

Hoger aantal voertuigen, verhoogde frequentie, meer vervuiling en geurhinder, meer stilstaand verkeer met draaiende motoren (en de onvermijdelijke radio's die per sé luid moeten staan), ...

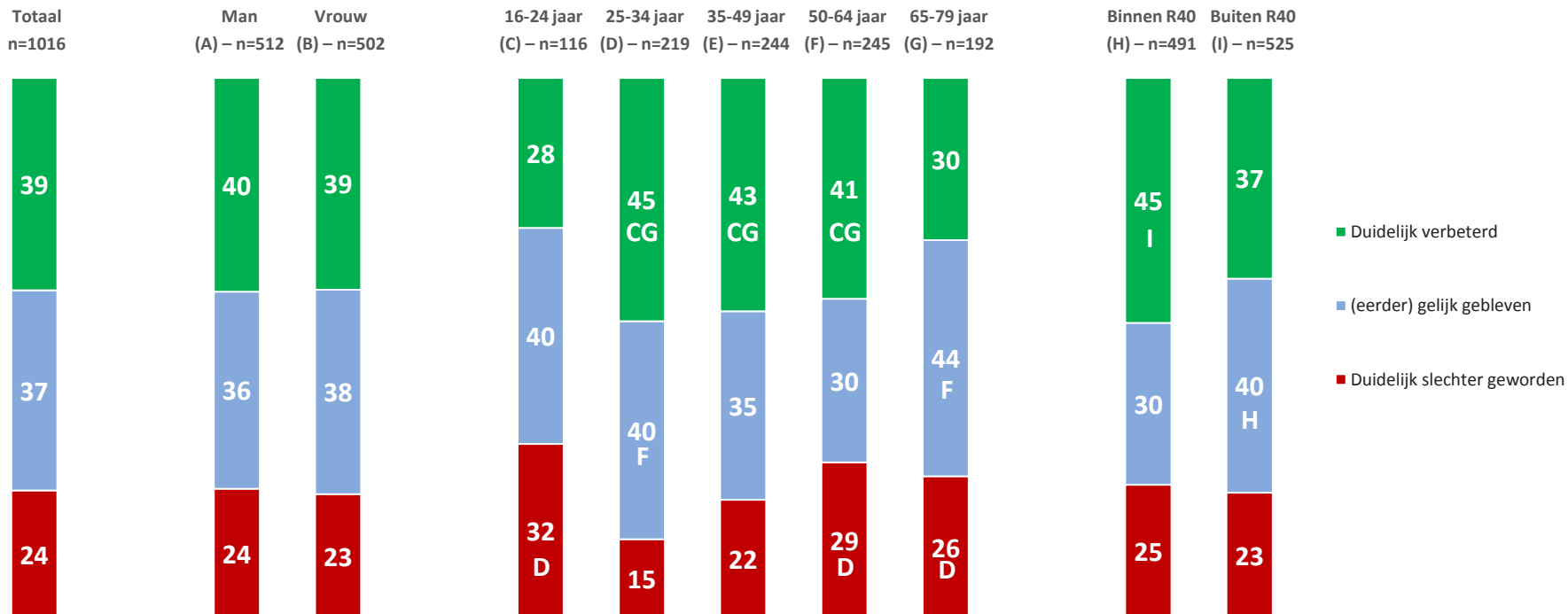
Evaluatie van de verkeersleefbaarheid van binnen de Gentse stadsring is in lijn met de evaluatie van de eigen woonbuurt.

VERKEERSLEEFBAARHEID BINNEN GENTSE STADSRING



Basis: Totale steekproef (n=1022)
 Vraag: Q4.6. Over de verkeersleefbaarheid in het hele gebied binnen de Gentse stadring (R40) ben ik in het algemeen...
 ABCD: 95% significantie level

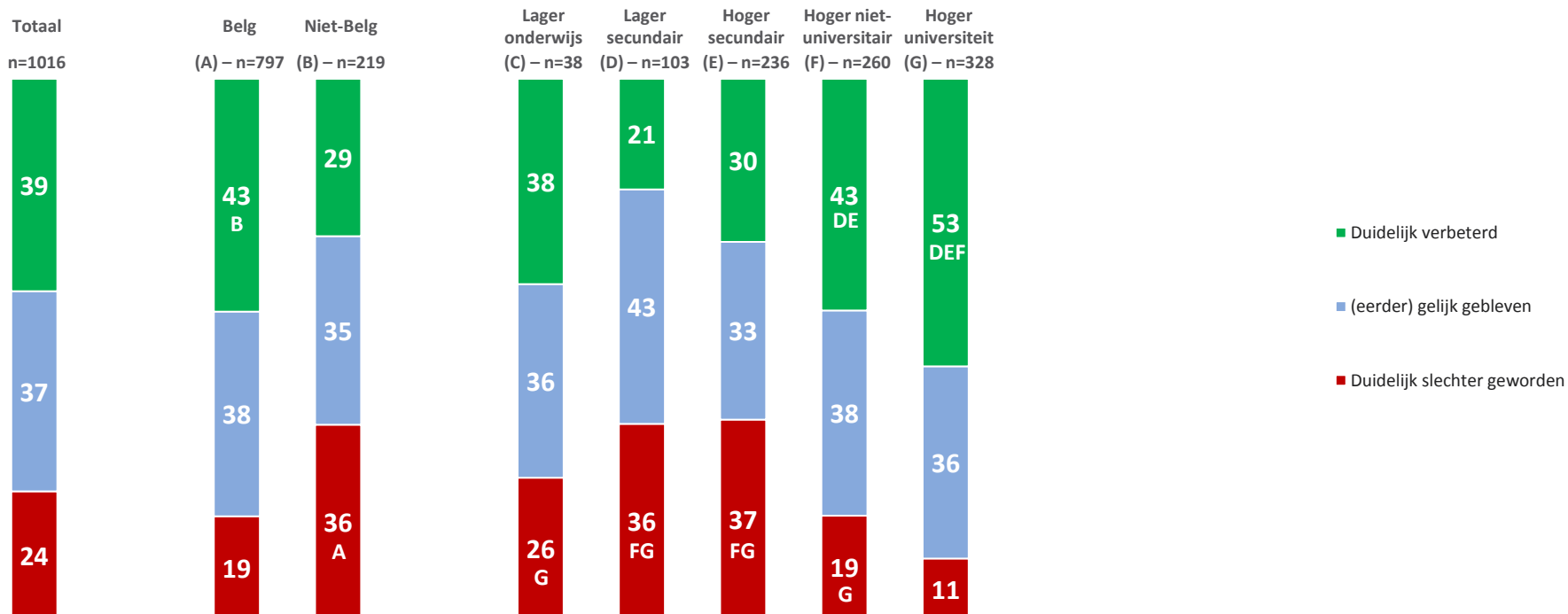
VERKEERSLEEFBAARHEID BINNEN GENTSE STADSRING



Basis: Totale steekproef (n=1016)
 Vraag: Q4.7. De verkeersleefbaarheid in het hele gebied binnen de Gentse stadring (R40) is het afgelopen jaar...
 ABCD: 95% significantie level

Personen met de Belgische nationaliteit en hoger opgeleiden zien duidelijk een verbetering binnen de Gentse stadsring.

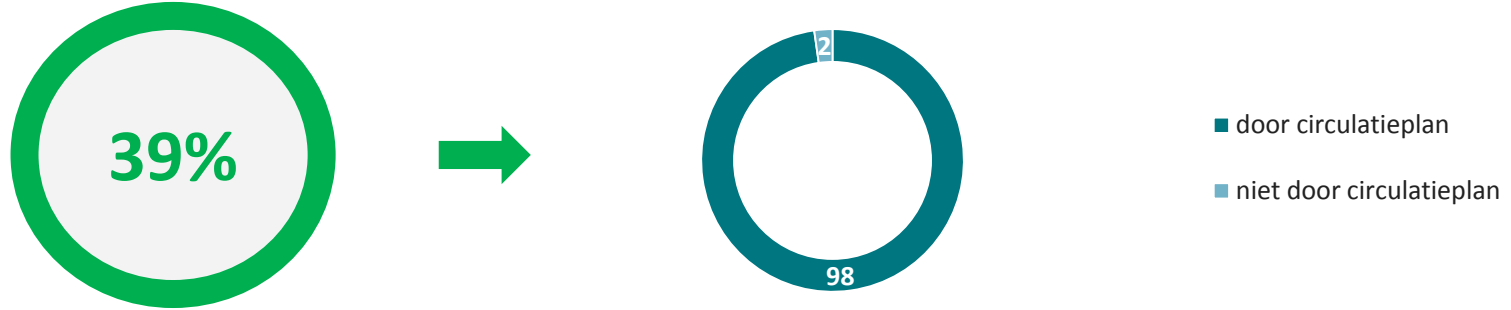
VERKEERSLEEFBAARHEID BINNEN GENTSE STADSRING



Basis: Totale steekproef (n=1016)
 Vraag: Q4.7. De verkeersleefbaarheid in het hele gebied binnen de Gentse stadsring (R40) is het afgelopen jaar...
 ABCD: 95% significantie level

Personen die aangeven dat de verkeersleefbaarheid verbeterd is, wijten dit volledig aan het circulatieplan.

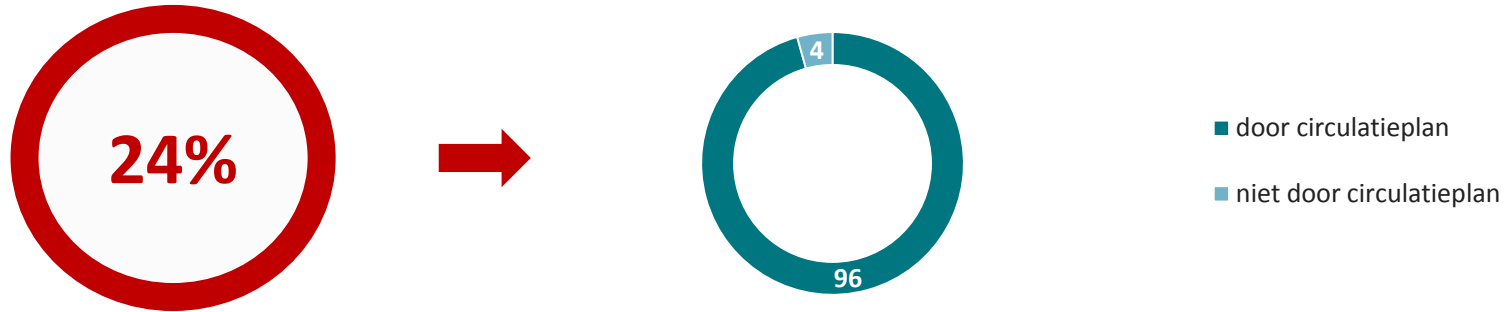
VERKEERSLEEFBAARHEID BINNEN GENTSE STADSRING



Basis: Personen die aangeven dat de verkeersleefbaarheid verbeterd is (n=430)
Vraag: Q4.7. De verkeersleefbaarheid in het hele gebied binnen de Gentse stadring (R40) is het afgelopen jaar...
Q4.8. De verbetering/verslechtering in verkeersleefbaarheid binnen de Gentse Stadring...

De verslechtering is ook te wijten aan het circulatieplan.

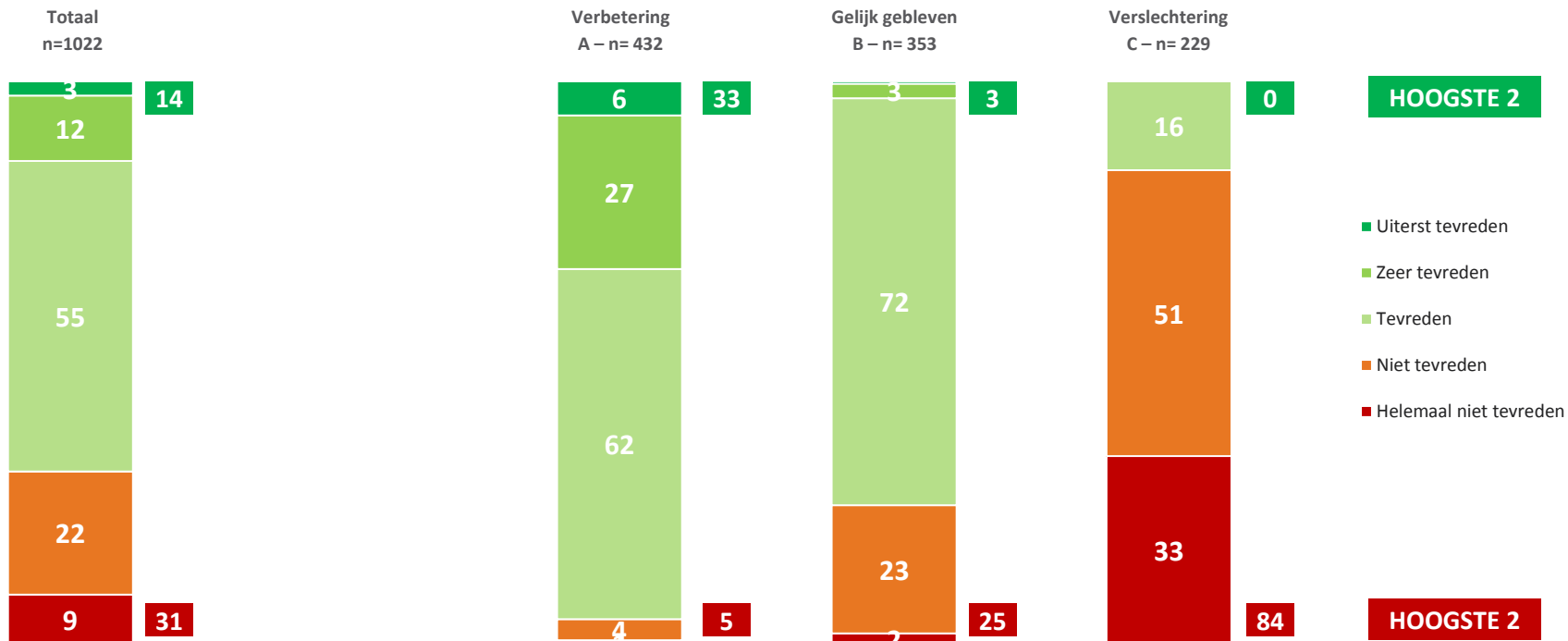
VERKEERSLEEFBAARHEID BINNEN GENTSE STADSRING



Basis: Personen die aangeven dat de verkeersleefbaarheid verslechterd is (n=228)
Vraag: Q4.7. De verkeersleefbaarheid in het hele gebied binnen de Gentse stadring (R40) is het afgelopen jaar...
Q4.8. De verbetering/verslechtering in verkeersleefbaarheid binnen de Gentse Stadring...

Personen die minder tevreden zijn over de verkeersleefbaarheid, zijn diegenen die een verslechtering van de verkeersleefbaarheid ervaren.

VERKEERSLEEFBAARHEID BINNEN GENTSE STADSRING

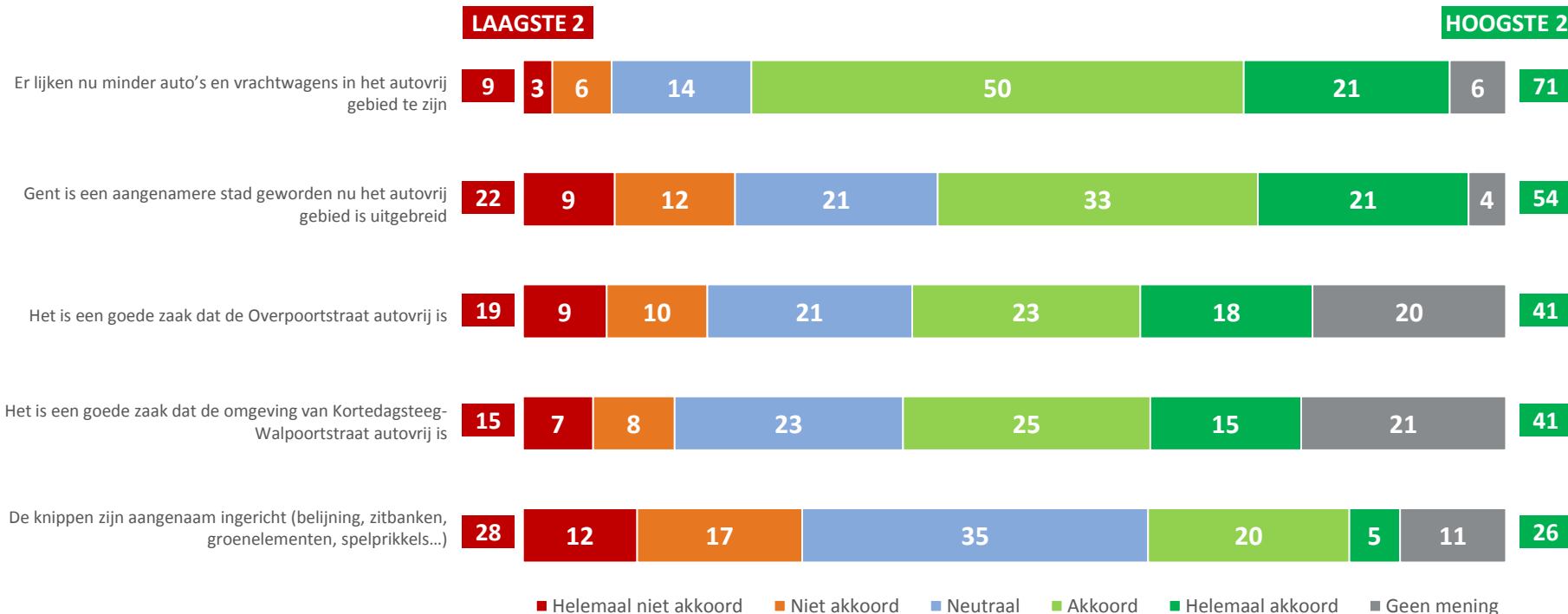


Basis: Totale steekproef (n=1022)
Vraag: Q4.6. Over de verkeersleefbaarheid in het hele gebied binnen de Gentse stadring (R40) ben ik in het algemeen...
Q4.7. De verkeersleefbaarheid in het hele gebied binnen de Gentse stadring (R40) is het afgelopen jaar...
ABCD: 95% significantie level

8. Evaluatie autovrij gebied en knippen

De Gentenaren hebben de perceptie dat er minder auto's en vrachtwagens in het autovrij gebied zijn.

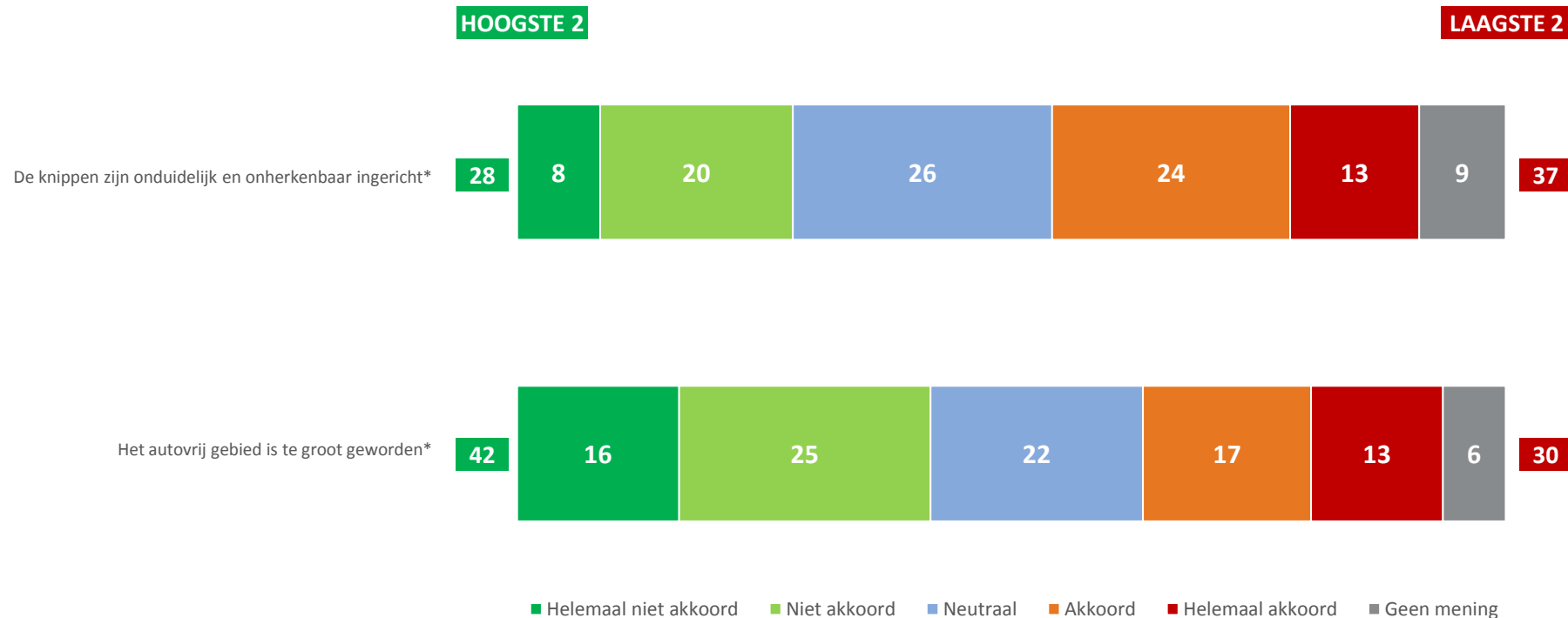
MENING AUTOVRIJ GEBIED EN KNIPPEN



Basis: Totale steekproef
 Vraag: Q5.1. In welke mate ben je akkoord met onderstaande stellingen betreffende het autovrij gebied en de knippen?

Meer Gentenaren geven aan dat de knippen onduidelijk zijn, dan dat ze aangeven dat ze aangenaam zijn ingericht. Voor 42% van de Gentenaren is het autovrijgebied nog niet te groot.

MENING AUTOVRIJ GEBIED EN KNIPPEN



Basis: Totale steekproef
Vraag: Q5.1. In welke mate ben je akkoord met onderstaande stellingen betreffende het autovrij gebied en de knippen?

MENING AUTOVRIJ GEBIED EN KNIPPEN – HOOGSTE 2

%	Totaal	Man (A)	Vrouw (B)	16-24 jaar (C)	25-34 jaar (D)	35-49 jaar (E)	50-64 jaar (F)	65-79 jaar (G)	Binnen R40 (H)	Buiten R40 (I)
Er lijken nu minder auto's en vrachtwagens in het autovrij gebied te zijn	71%	70%	72%	64%	76% C	69%	75% C	67%	73%	70%
Gent is een aangenamere stad geworden nu het autovrij gebied is uitgebreid	54%	54%	54%	46%	64% CEG	52%	55%	46%	59% I	52%
Het is een goede zaak dat de Overpoortstraat autovrij is	41%	43%	39%	50% FG	44% G	42% G	37%	29%	45%	39%
Het is een goede zaak dat de omgeving van Kortedagsteeg-Walpoortstraat autovrij is	41%	42%	39%	28%	42% C	43% C	43% C	39%	44%	39%
De knippen zijn aangenaam ingericht (belijning, zitbanken, groenelementen, spelprikkeles...)	26%	23%	28%	23%	30% G	27% G	26%	18%	28%	25%

Basis: Totale steekproef (n=1017)
 Vraag: Q5.1. In welke mate ben je akkoord met onderstaande stellingen betreffende het autovrij gebied en de knippen?
 ABCD: 95% significantie level

MENING AUTOVRIJ GEBIED EN KNIPPEN – HOOGSTE 2

	%	Totaal	Man (A)	Vrouw (B)	16-24 jaar (C)	25-34 jaar (D)	35-49 jaar (E)	50-64 jaar (F)	65-79 jaar (G)	Binnen R40 (H)	Buiten R40 (I)
De knippen zijn onduidelijk en onherkenbaar ingericht		37%	40%	34%	36%	35%	36%	39%	41%	38%	37%
Het autovrij gebied is te groot geworden		30%	31%	30%	40% DE	21%	28%	35% D	34% D	29%	31%

Basis: Totale steekproef (n=1017)
 Vraag: Q5.1. In welke mate ben je akkoord met onderstaande stellingen betreffende het autovrij gebied en de knippen?
 ABCD: 95% significantie level

TEVREDENHEID AUTOVRIJ GEBIED EN KNIPPEN – HOOGSTE 2

	%	Totaal n=1017	Verplaatsing van/naar gebied binnen Gentse stadsring (A) - n=901	Geen verplaatsing van/naar gebied binnen Gentse stadsring (B) - n=116
Er lijken nu minder auto's en vrachtwagens in het autovrij gebied te zijn	71%	71%	72% B	51
Gent is een aangenamere stad geworden nu het autovrij gebied is uitgebreid	54%	54%	56% B	34%
Het is een goede zaak dat de Overpoortstraat autovrij is	41%	41%	41%	34%
Het is een goede zaak dat de omgeving van Kortedagsteeg-Walpoortstraat autovrij is	41%	41%	41% B	25%
De knippen zijn aangenaam ingericht (belijning, zitbanken, groenelementen, spelprikkels...)	26%	26%	26%	21%

Basis: Totale steekproef
 Vraag: Q5.1. In welke mate ben je akkoord met onderstaande stellingen betreffende het autovrij gebied en de knippen?

TEVREDENHEID AUTOVRIJ GEBIED EN KNIPPEN – HOOGSTE 2

%	Totaal n=1017	Verplaatsing van/naar gebied binnen Gentse stadsring (A) - n=901	Geen verplaatsing van/naar gebied binnen Gentse stadsring (B) - n=116
De knippen zijn onduidelijk en onherkenbaar ingericht	37%	36%	35%
Het autovrij gebied is te groot geworden	30%	29%	32%

Basis: Totale steekproef
 Vraag: Q5.1. In welke mate ben je akkoord met onderstaande stellingen betreffende het autovrij gebied en de knippen?

Slechts 5% heeft een vergunning aangevraagd. In 9 op de 10 gevallen heeft de persoon in kwestie ook effectief de vergunning ontvangen.

VERGUNNING AUTOVRIJ GEBIED

Vergunning aangevraagd?

5%

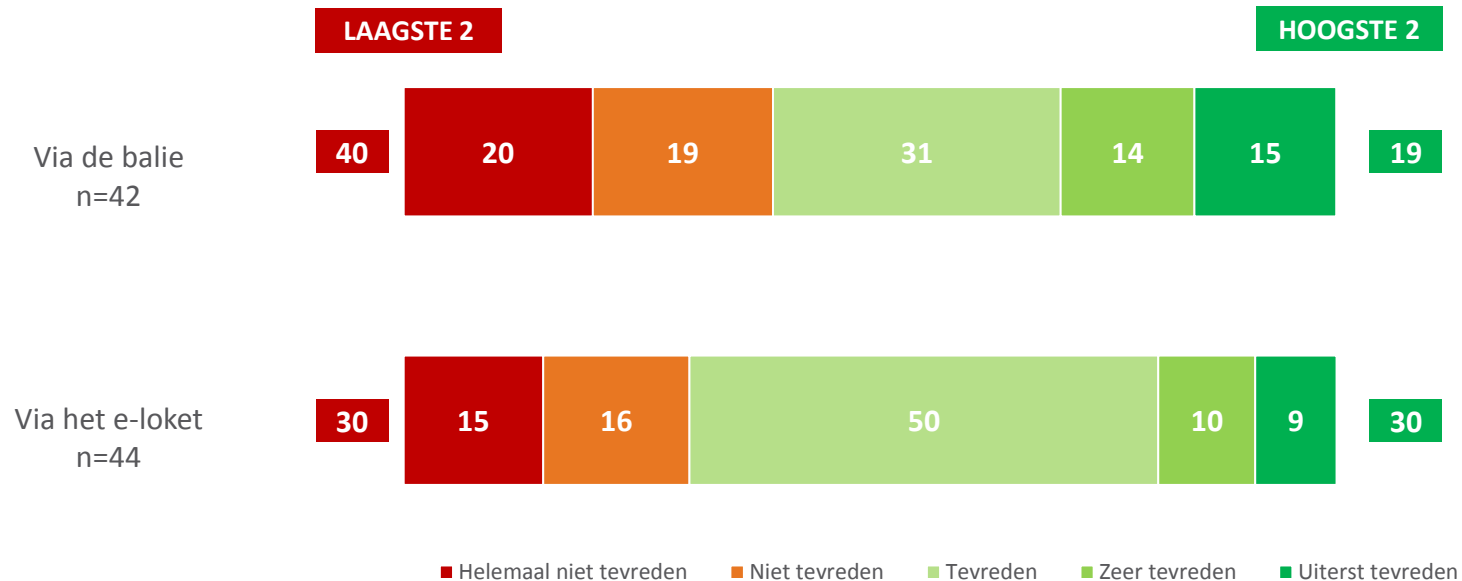


Vergunning ontvangen?



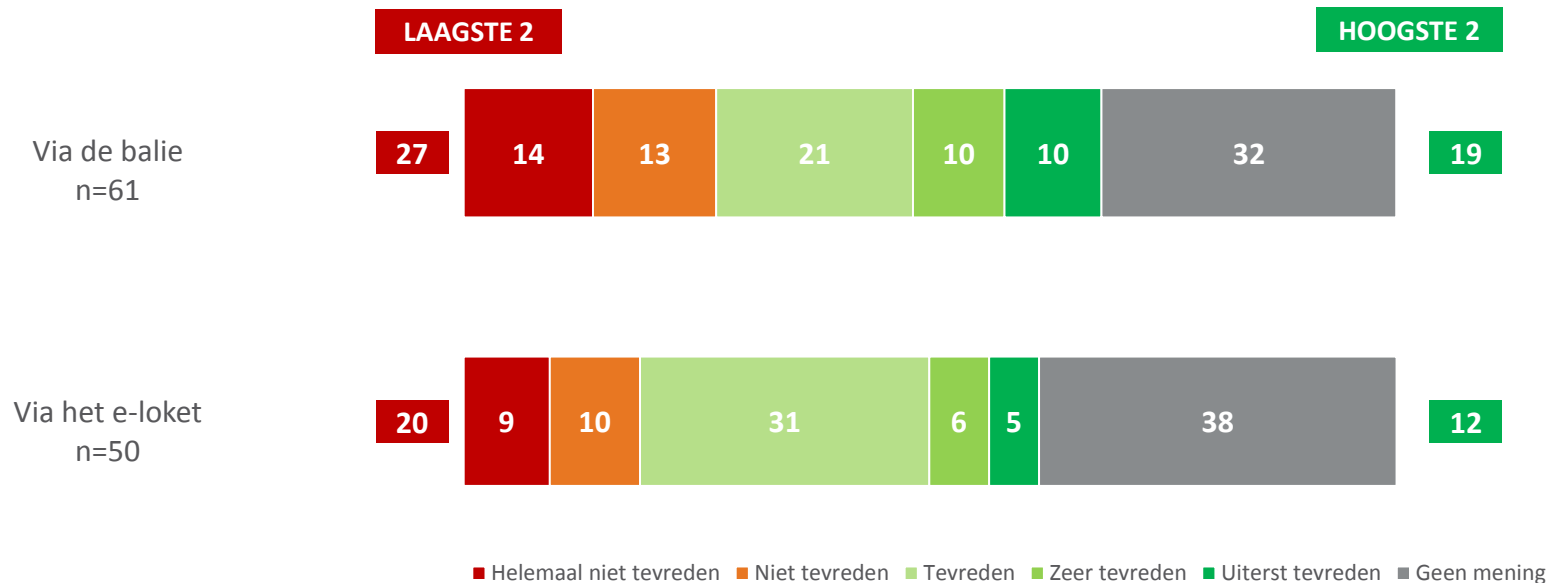
Basis: Totale steekproef (n=1043)
Vraag: Q5.2. Heb je naar aanleiding van de invoering van het circulatieplan een vergunning tot het autovrij gebied, of om door de knippen te rijden, aangevraagd?
Q5.3. Heb je deze vergunning tot het autovrij gebied of om door de knippen te rijden ontvangen?

TEVREDENHEID DIENSTVERLENING MOBILITEITSBEDRIJF



Basis: Respondenten die een vergunning tot het autovrij gebied, of om door de knippen te rijden, hebben aangevraagd excl. geen mening
 Vraag: Q5.4. In welke mate ben je tevreden met de dienstverlening van het mobiliteitsbedrijf?

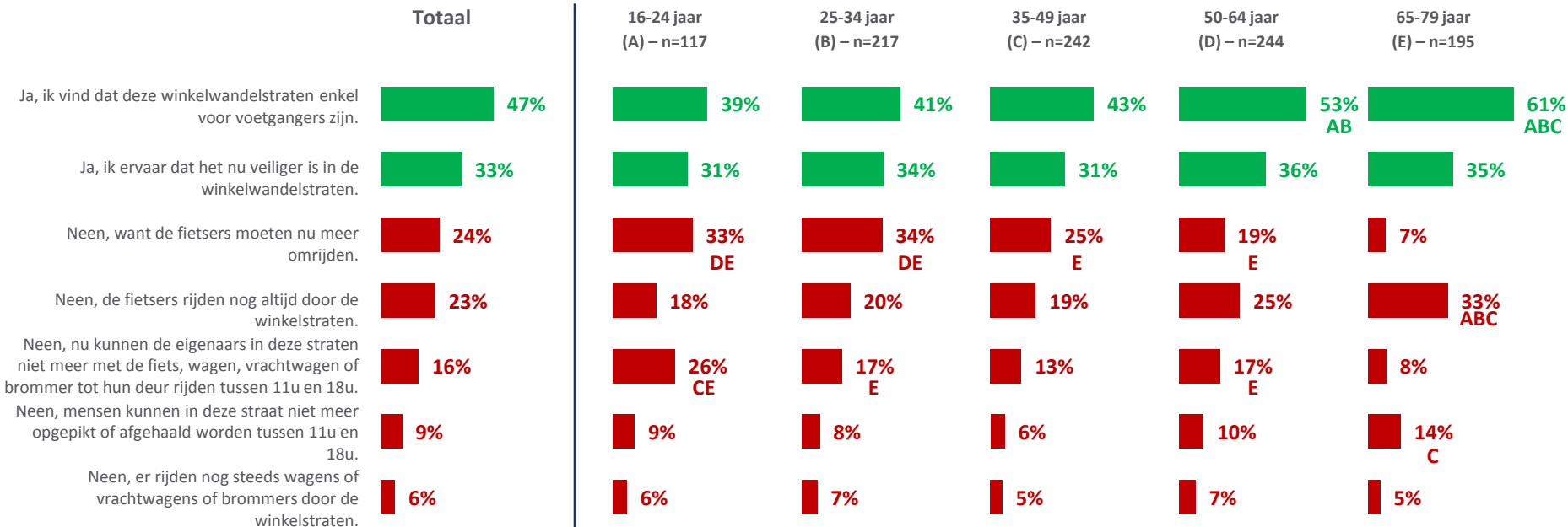
TEVREDENHEID DIENSTVERLENING MOBILITEITSBEDRIJF



Basis: Respondenten die een vergunning tot het autovrij gebied, of om door de knippen te rijden, hebben aangevraagd (n=63)
 Vraag: Q5.4. In welke mate ben je tevreden met de dienstverlening van het mobiliteitsbedrijf?

De fietsers in de verkeersvrije straten blijven een heikel thema voor de oudere leeftijdsgroep.

WINKELWANDELSTRATEN



Basis: Totale steekproef
Vraag: Q5.5. In de winkelstraten Lange Munt, Donkersteeg, Mageleinstraat en de Koestraat zijn fietsers, brommers en (vracht)wagens met vergunning verboden tussen 11u en 18u. Vind je dit een goede zaak?

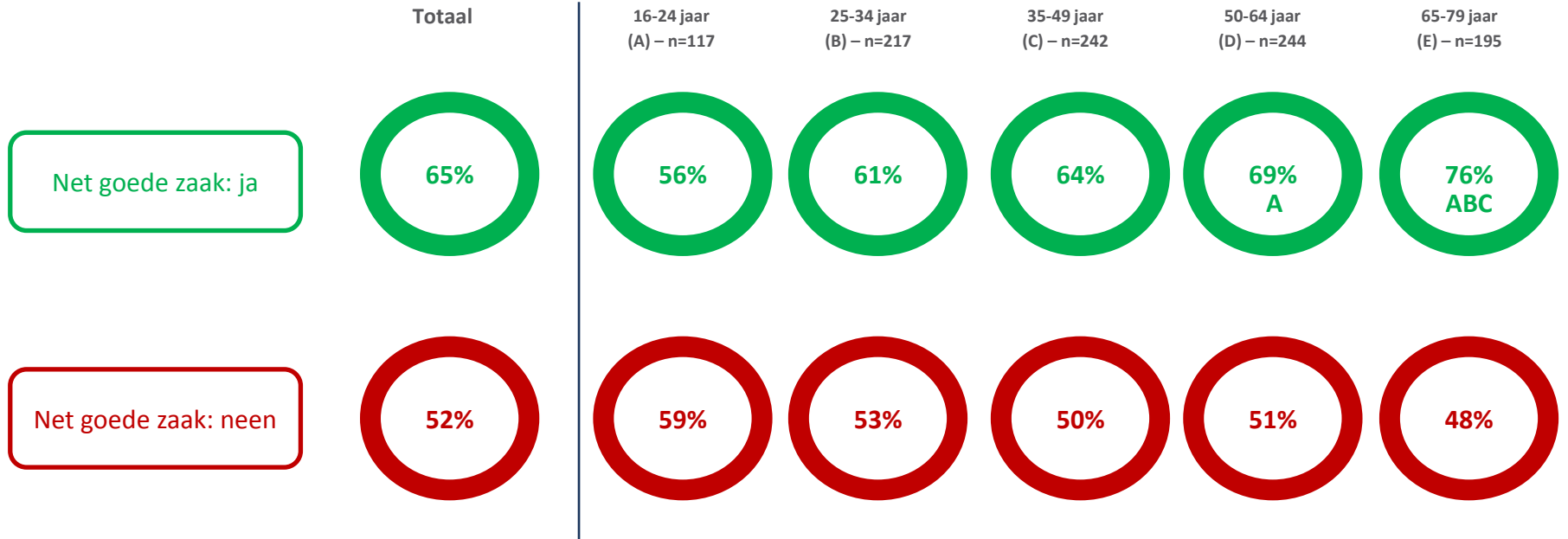
65% van de personen is overtuigd van de winkelwandelstraten. 1 op 2 geeft aan dat het een goede zaak is en haalt geen minpunten aan.

WINKELWANDELSTRATEN



65% van de personen is overtuigd van de winkelwandelstraten.

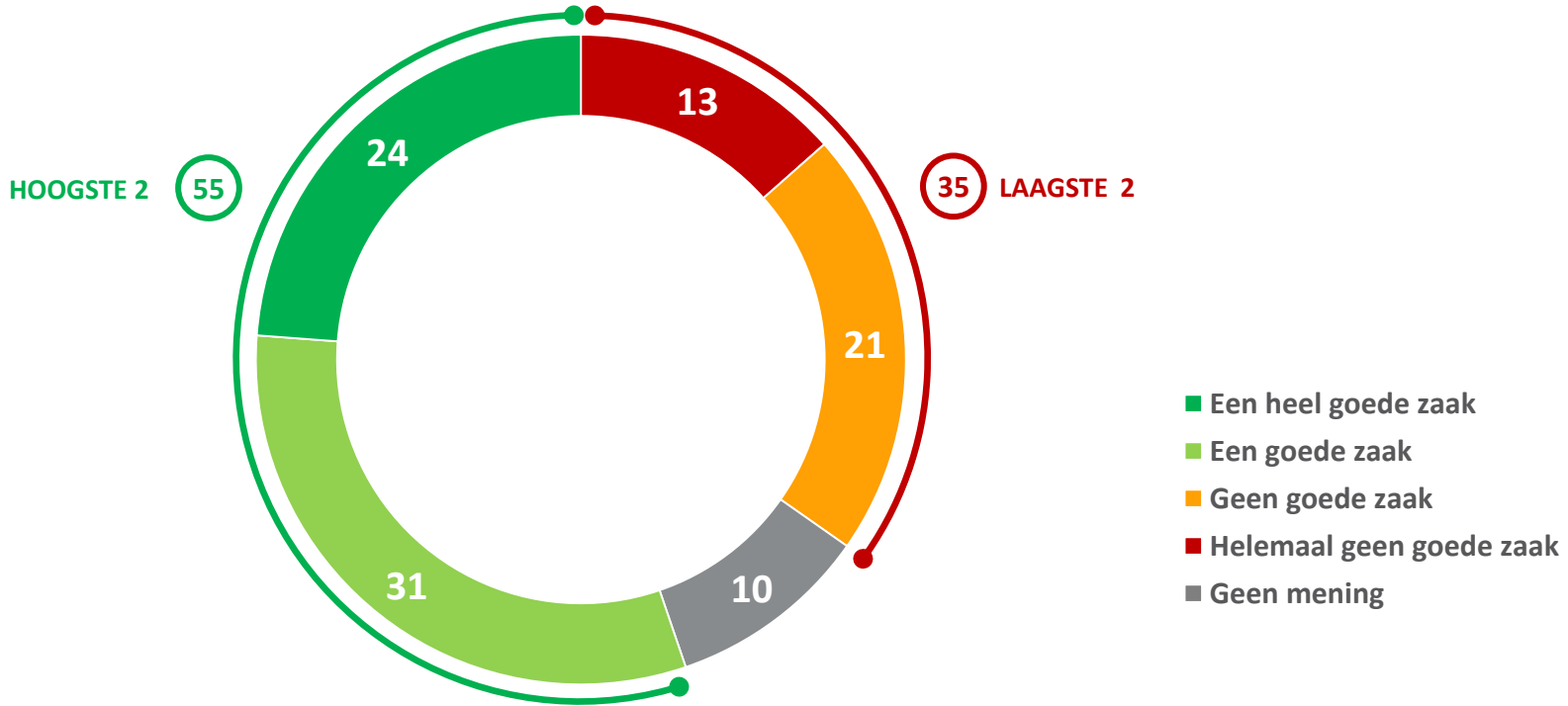
WINKELWANDELSTRATEN



9. Perceptie van het circulatieplan

55% van de Gentenaren geven aan dat ze het circulatieplan een goede tot heel goede zaak vinden voor de Stad Gent. Een derde steunt het plan niet

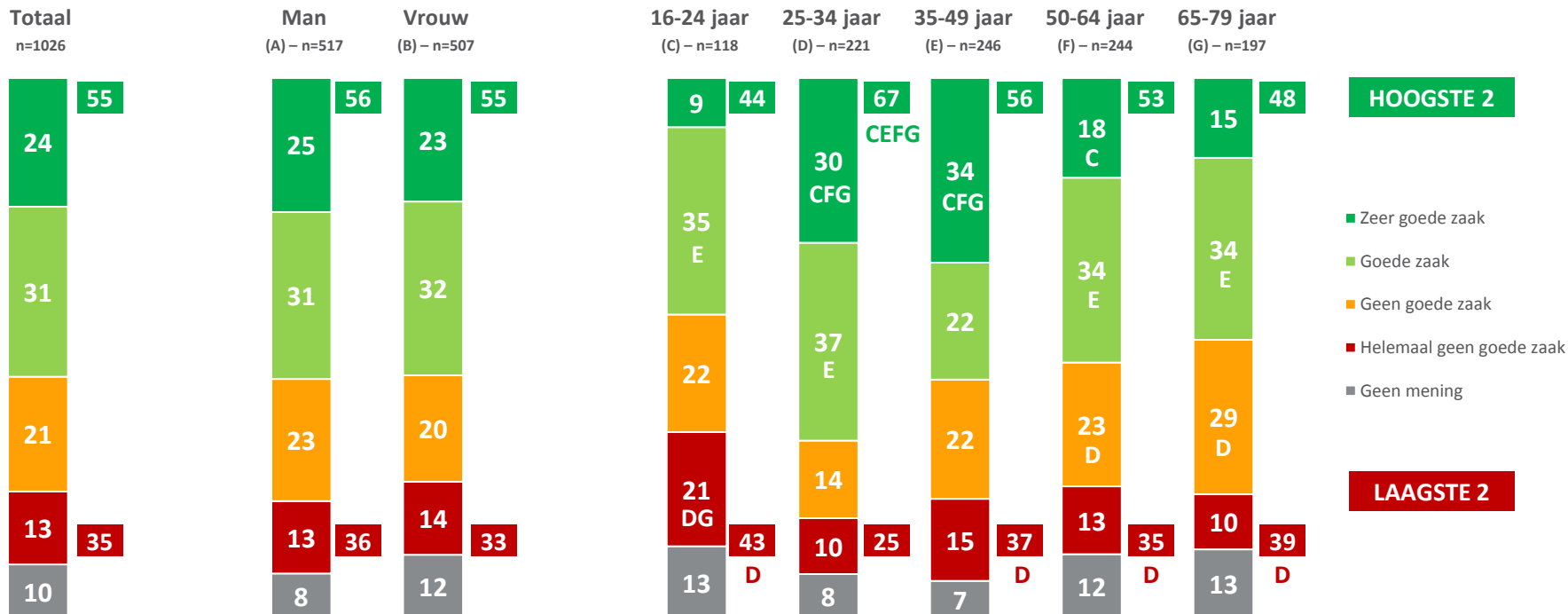
CIRCULATIEPLAN GOEDE ZAAK VOOR GENT



Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1026)
Vraag: Q2.1. Vind je in het circulatieplan in het algemeen (g)een goede zaak voor Gent als Stad?

Het circulatieplan wordt positiever onthaald door de 25-34 jarigen. De jongste groep Gentenaren staat het meest negatief tegenover het plan, want bijna 1 op 4 geeft aan dat het helemaal geen goede zaak is.

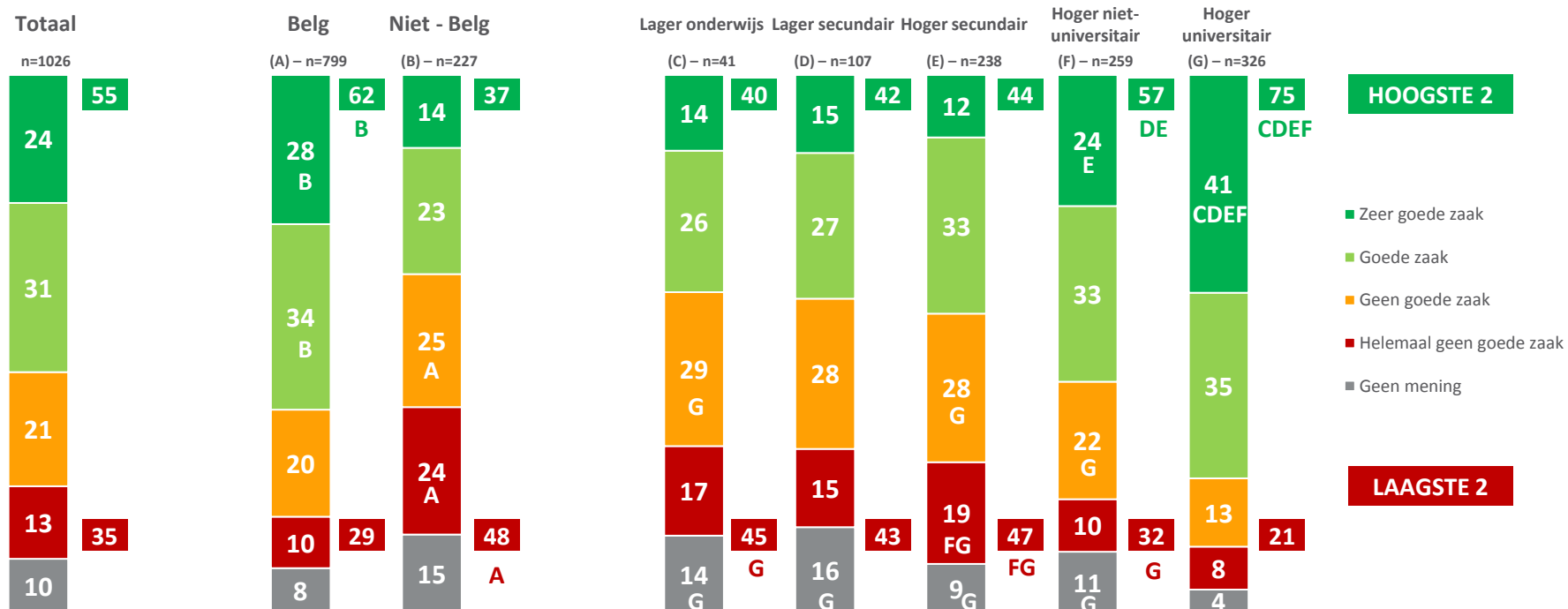
CIRCULATIEPLAN VOOR GENT – SPLIT OP GESLACHT EN LEEFTIJD



Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1026)
 Vraag: Q2.1. Vind je in het circulatieplan in het algemeen (g)een goede zaak voor Gent als Stad?

Hoog opgeleiden zijn zeer overtuigd dat het circulatieplan een zeer goede zaak is. Mensen met de Belgische nationaliteit denken hier ook zo over.

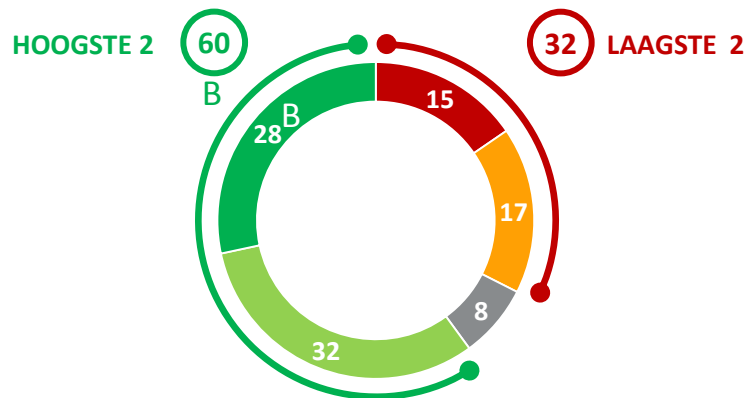
CIRCULATIEPLAN VOOR GENT – SPLIT OP NATIONALITEIT & OPLEIDING



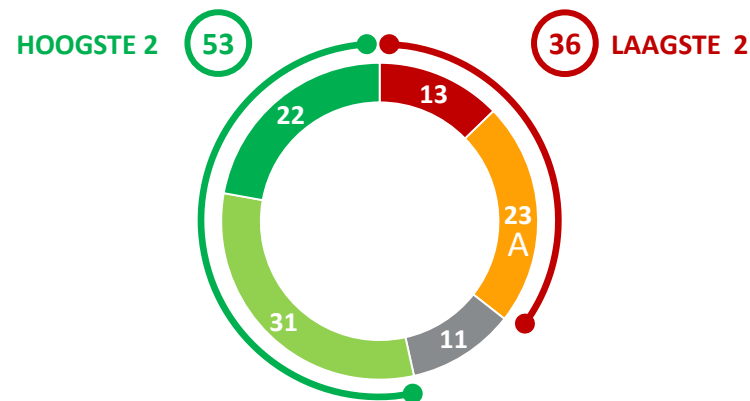
Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1026)
 Vraag: Q2.1. Vind je in het circulatieplan in het algemeen (g)een goede zaak voor Gent als Stad?

CIRCULATIEPLAN GOEDE ZAAK VOOR GENT – WOONACHTIG BINNEN/BUITEN R40

Binnen R40 - (A)



Buiten R40 - (B)



■ Een heel goede zaak

■ Een goede zaak

■ Geen goede zaak

■ Helemaal geen goede zaak

■ Geen mening

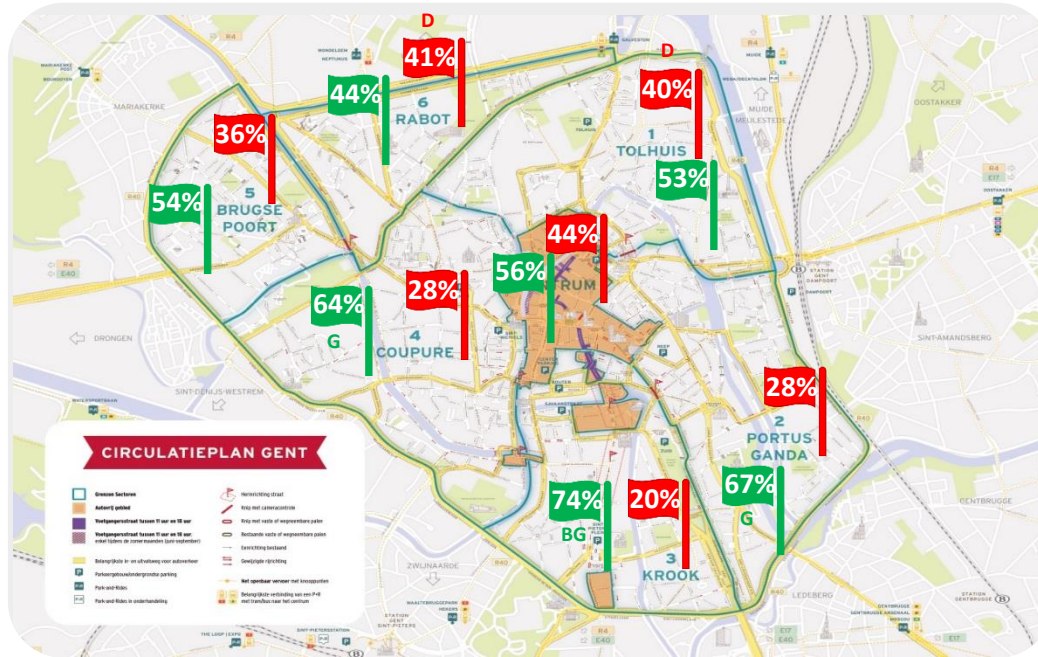
Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1026)
 Vraag: Q2.1. Vind je in het circulatieplan in het algemeen (g)een goede zaak voor Gent als Stad?

In elk gebied binnen de R40 is men positiever t.a.v. het circulatieplan. In de sectoren Rabot en Tolhuis is dit beeld wel genuanceerder.

CIRCULATIEPLAN GOEDE ZAAK - WOONBUURT BINNEN R40

Hoogste 2
55

Laagste 2
35

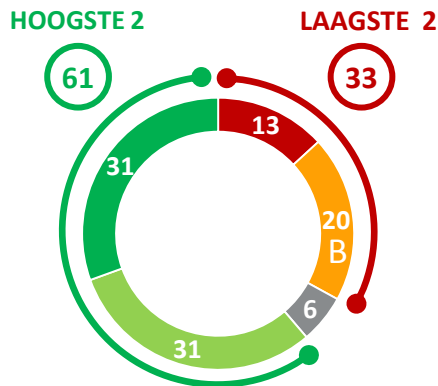


- 0 – Autovrij + voetgangers – A (n=34)
- 1 – Tolhuis - B (n=70)
- 2 – Portus Ganda - C (n=123)
- 3 – Krook – D (n=55)
- 4 – Coupure - E (n=103)
- 5 – Brugse Poort - F (n=61)
- 6 - Rabot – G (n=50)

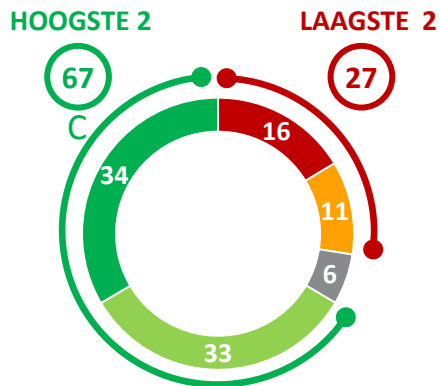
Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1026)
 Vraag: Q2.1. Vind je in het circulatieplan in het algemeen (g)een goede zaak voor Gent als Stad?

CIRCULATIEPLAN GOEDE ZAAK VOOR GENT – SPLIT OP WOON-WERK VERPLAATSING

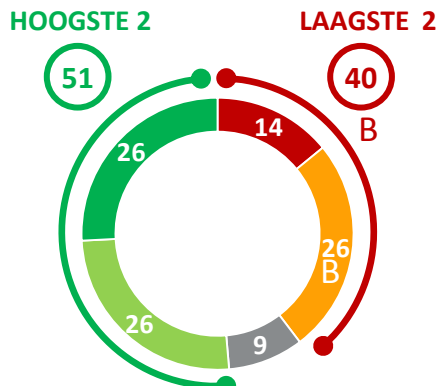
Woont binnen en werkt/gaat naar school binnen R40 - (A)



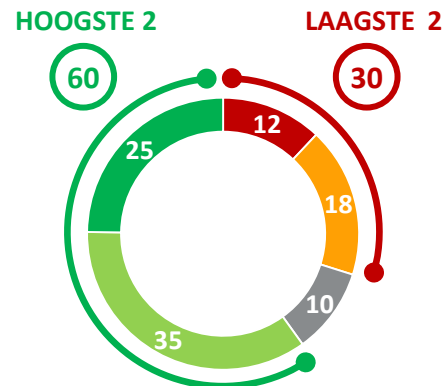
Woont binnen en werkt/gaat naar school buiten R40 - (B)



Woont buiten en werkt/gaat naar school binnen R40 - (C)



Woont buiten en werkt/gaat naar school buiten R40 - (D)



■ Een heel goede zaak

■ Een goede zaak

■ Geen goede zaak

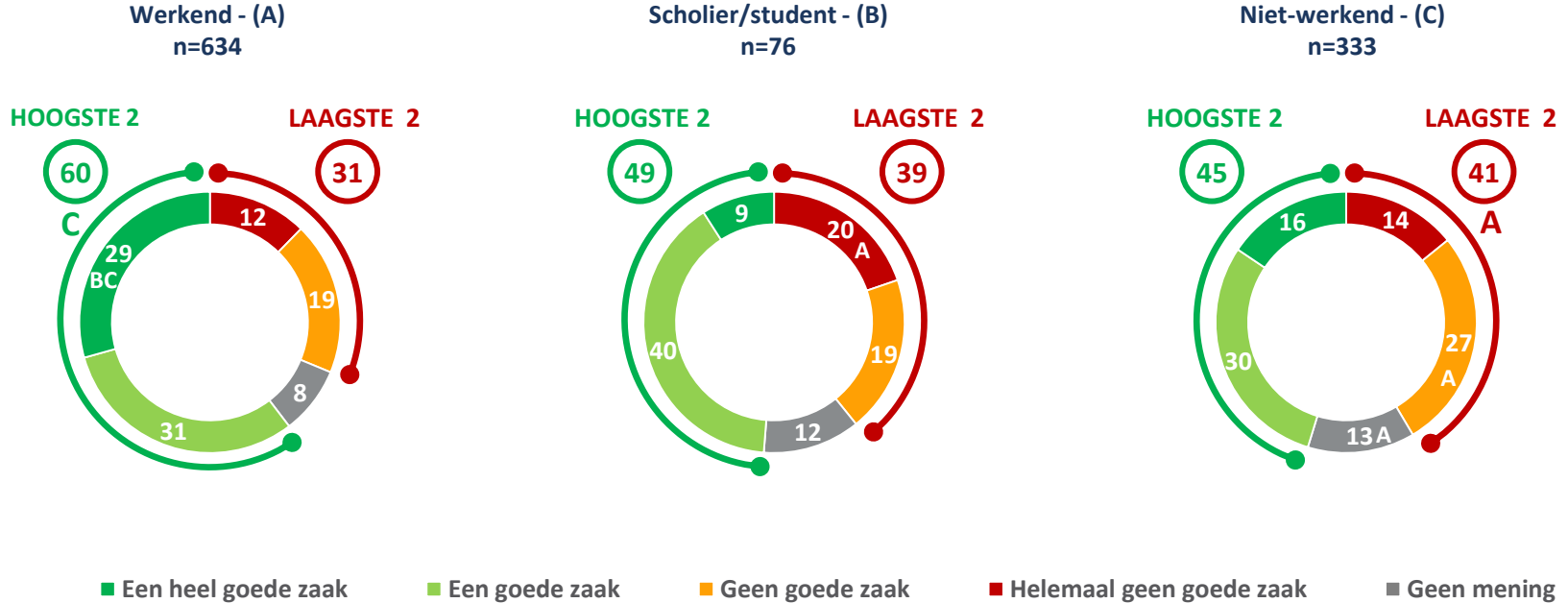
■ Helemaal geen goede zaak

■ Geen mening

Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1026)
 Vraag: Q2.1. Vind je in het circulatieplan in het algemeen (g)een goede zaak voor Gent als Stad?

De werkende Gentenaar staat positiever tegenover het circulatieplan, dan de student en de niet-werkende Gentenaar.

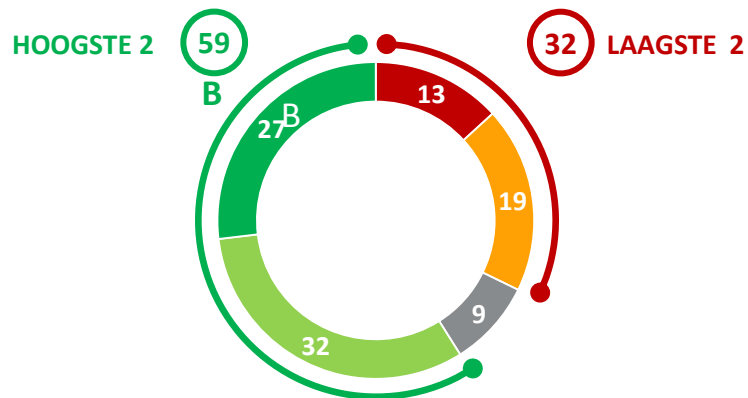
CIRCULATIEPLAN GOEDE ZAAK VOOR GENT – SPLIT WERKEND / SCHOLIER / NIET-WERKEND



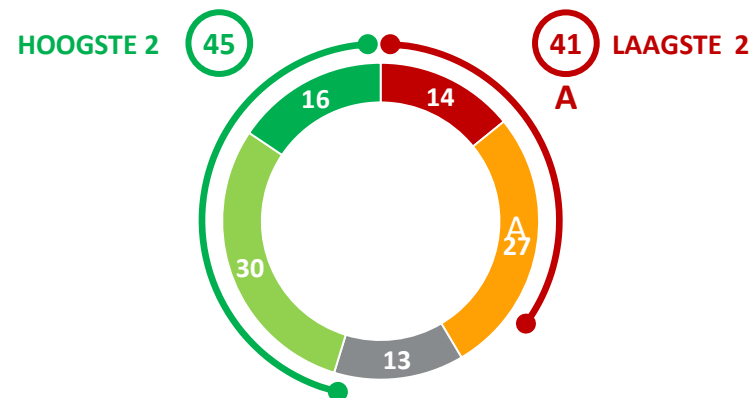
Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1026)
 Vraag: Q2.1. Vind je in het circulatieplan in het algemeen (g)een goede zaak voor Gent als Stad?

CIRCULATIEPLAN GOEDE ZAAK VOOR GENT – WERKEND/SCHOLIER T.O.V. NIET WERKEND

Werkend/scholier - (A)



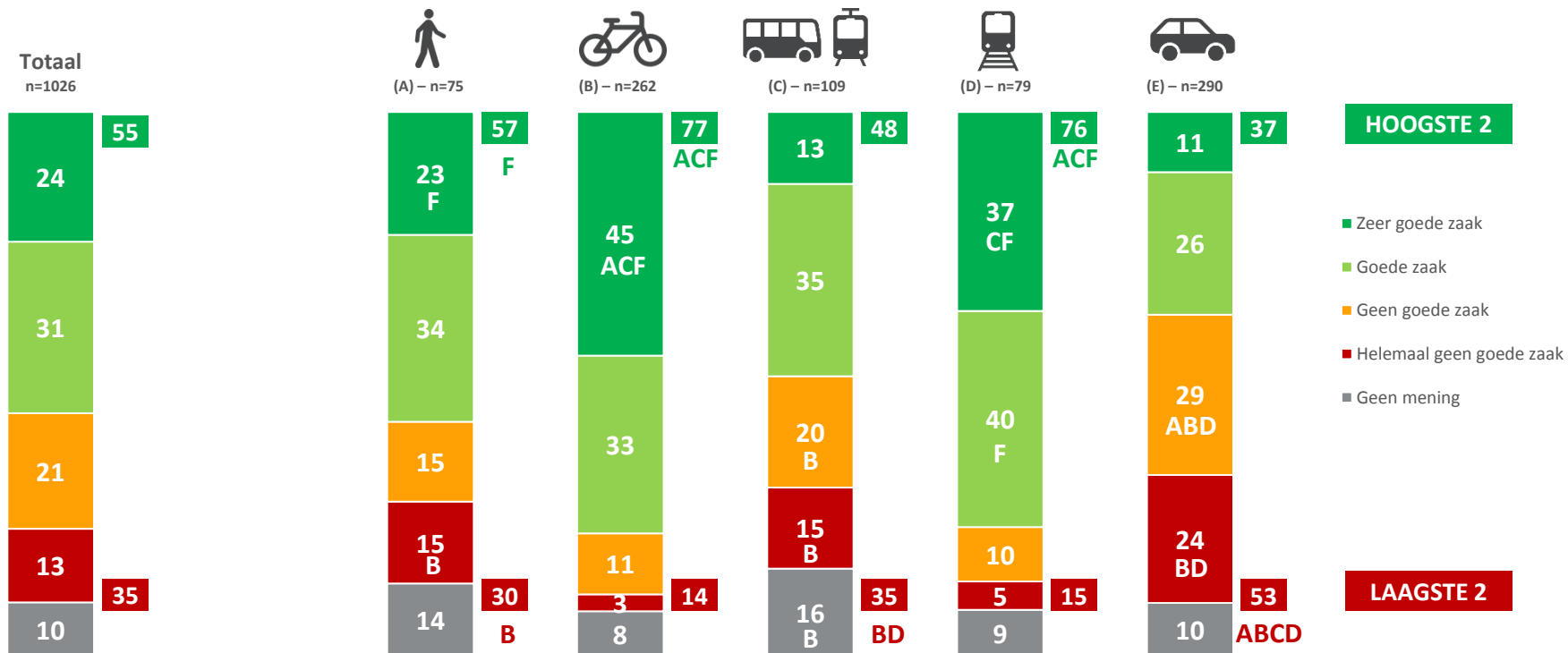
Niet-werkend – (B)



■ Een heel goede zaak
 ■ Een goede zaak
 ■ Geen goede zaak
 ■ Helemaal geen goede zaak
 ■ Geen mening

Basis: Werkende & niet-werkende personen
 Vraag: Q2.1. Vind je in het circulatieplan in het algemeen (g)een goede zaak voor Gent als Stad?

CIRCULATIEPLAN VOOR GENT – SPLIT OP TRANSPORTMIDDEL GENTENAAR



Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord
 Vraag: Q2.1. Vind je het circulatieplan in het algemeen (g)een goede zaak voor Gent als stad?

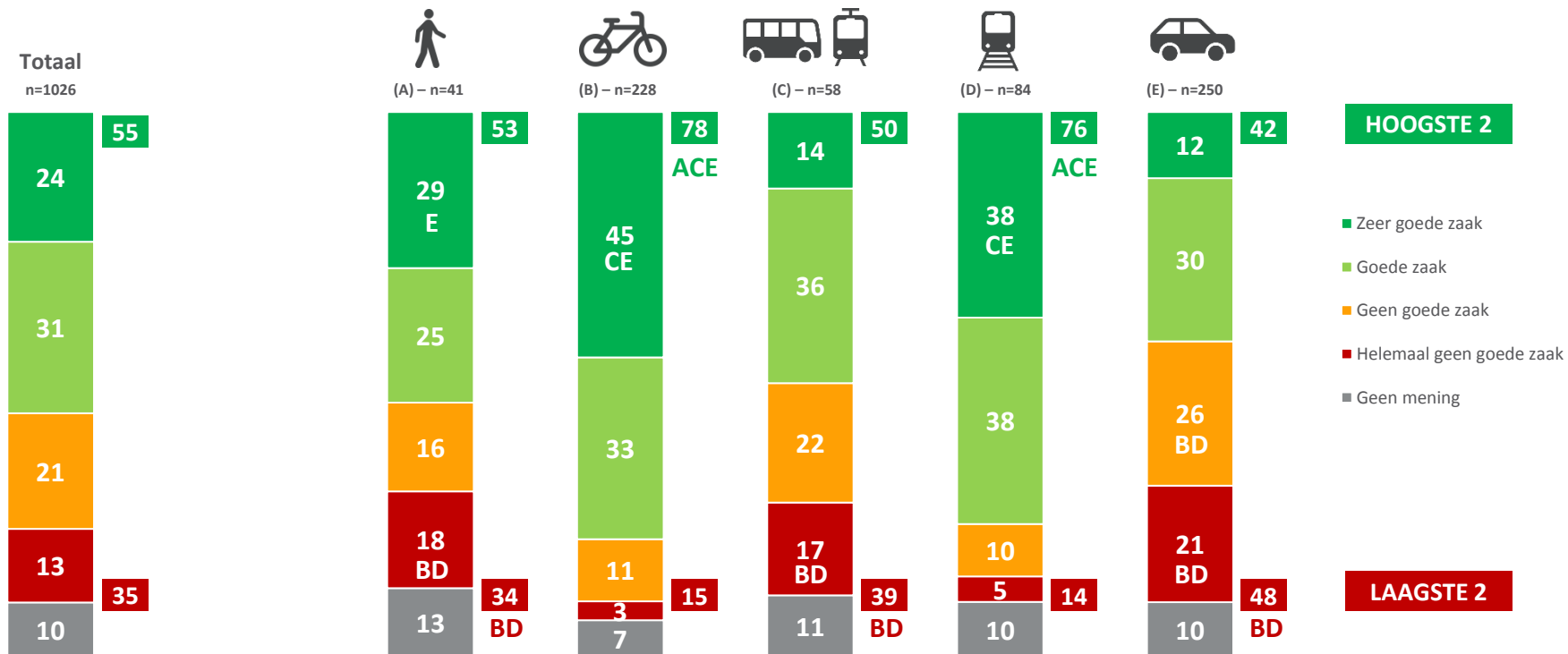
*Transportmiddelen basis groter dan >40 gerapporteerd

GAME CHANGERS



De tevredenheid bij burgers die de auto nemen naar werk of school is beduidend lager dan bij andere burgers.

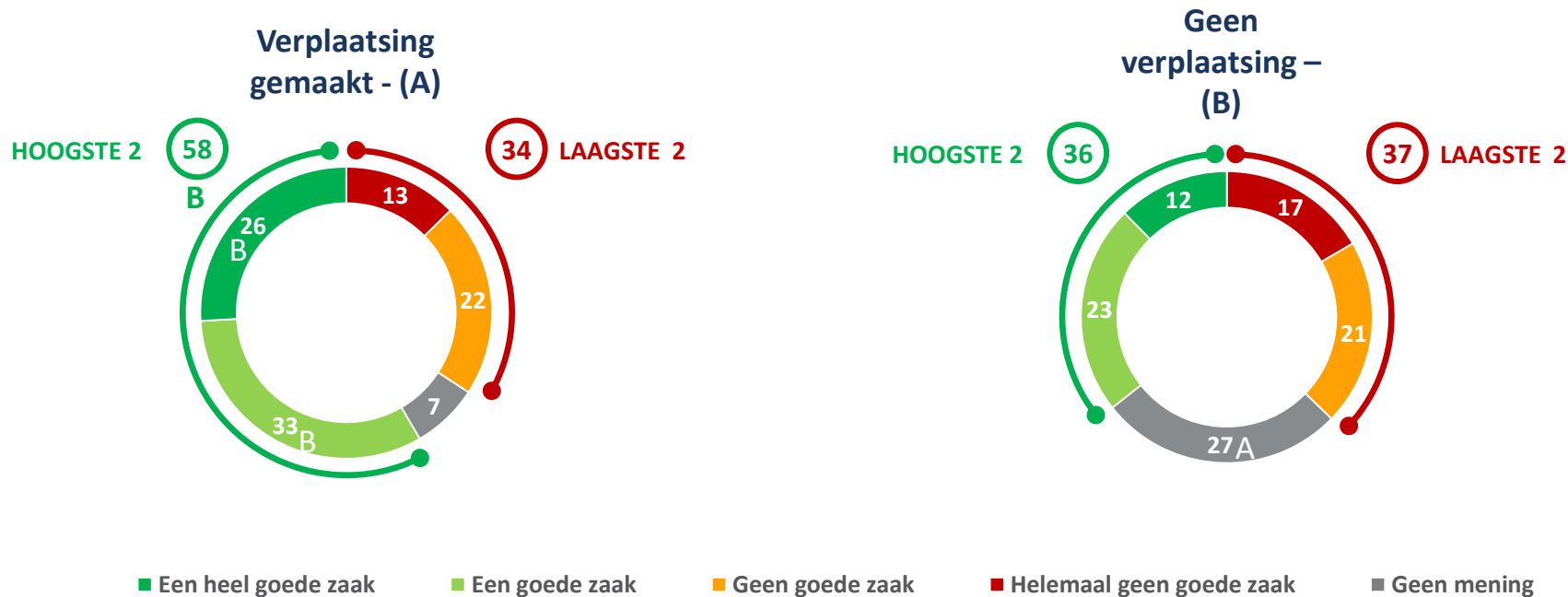
CIRCULATIEPLAN VOOR GENT – SPLIT OP TRANSPORTMIDDEL (WERKEND/STUDENT)



Basis: Respondenten die een betaalde job uitoefenen of die scholier/student zijn (n=704)
 Vraag: Q2.1. Vind je het circulatieplan in het algemeen (g)een goede zaak voor Gent als stad?

*Transportmiddelen basis groter dan >40 gerapporteerd

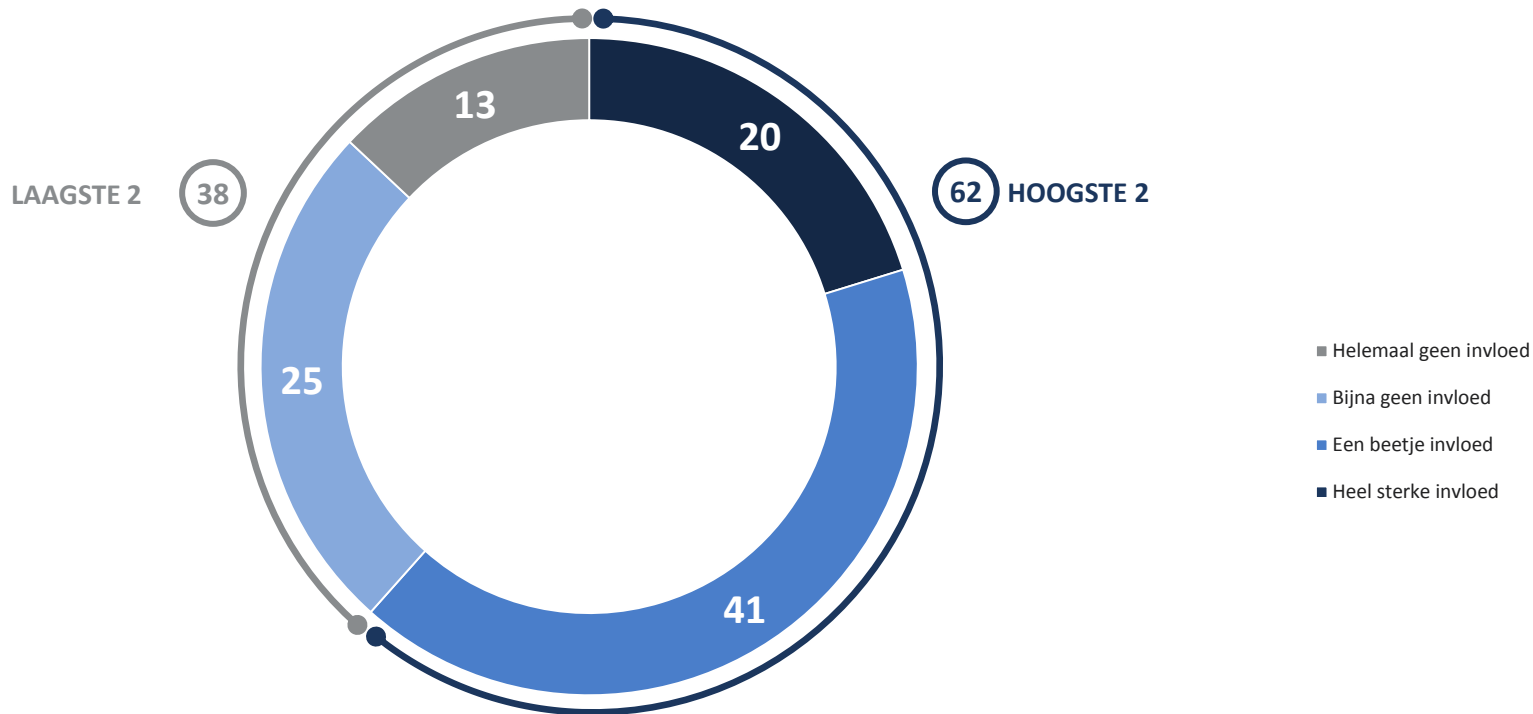
CIRCULATIEPLAN GOEDE ZAAK VOOR GENT – VERPLAATSING GEMAAKT VAN, NAAR, BINNEN R40



Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1026)
Vraag: Q2.1. Vind je in het circulatieplan in het algemeen (g)een goede zaak voor Gent als Stad?

Hoewel men het circulatieplan overwegend positief bekijkt, merken meer dan 6 op de 10 personen wel een impact. **Ipsos Connect**

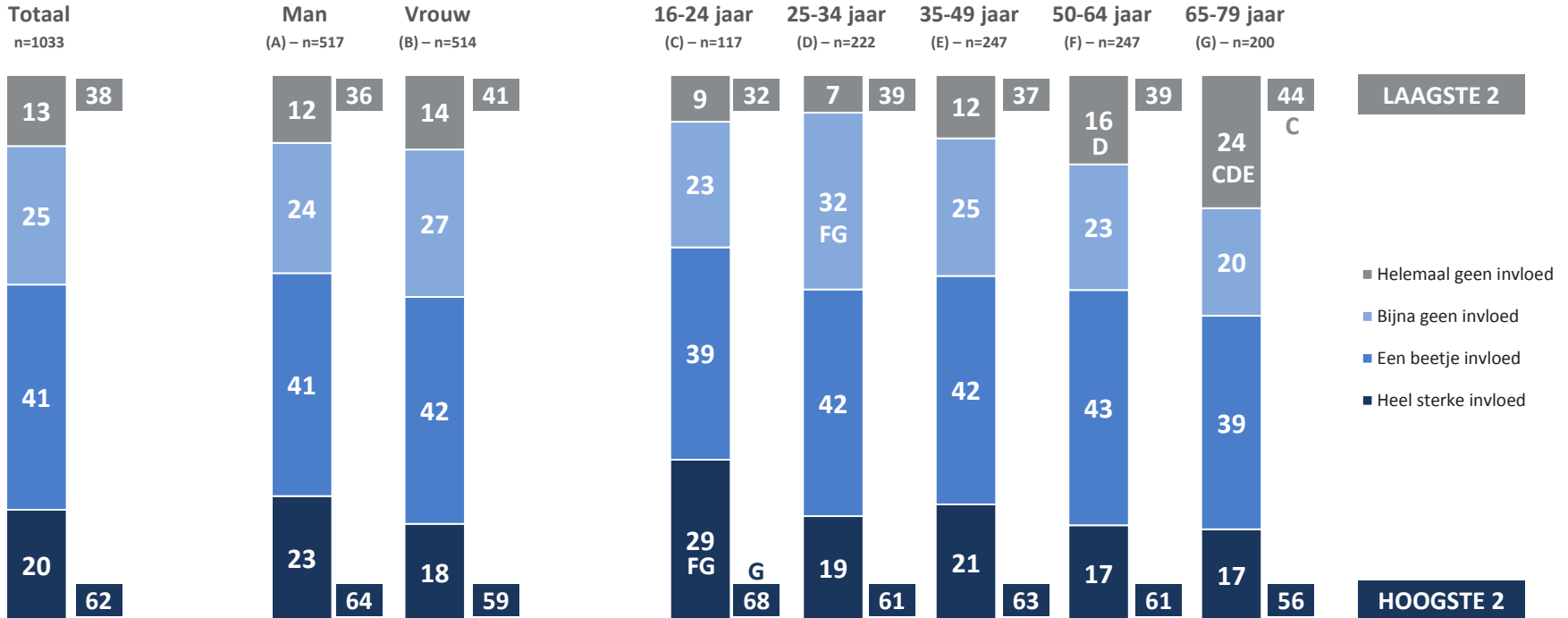
INVLOED CIRCULATIEPLAN OP HET DAGELIJKSE LEVEN



Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1033)
Vraag: Q2.4. In welke mate heeft het circulatieplan een invloed (gehad) op je dagelijkse leven?
ABCD: 95% significantie level

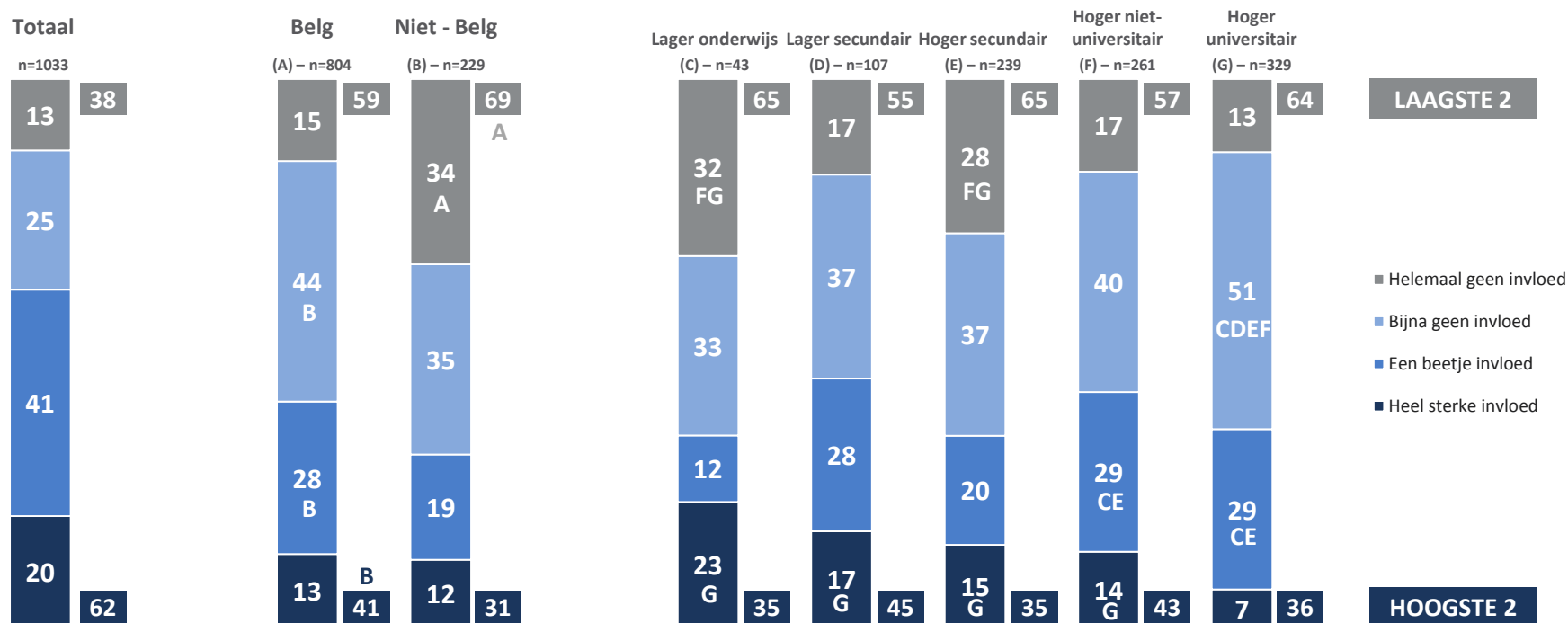
De jongeren geven aan een sterke invloed te merken op hun dagelijkse leven, zeker in vergelijking met de oudere leeftijdsgroep.

INVLOED CIRCULATIEPLAN – SPLIT OP GESLACHT EN LEEFTIJD



Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1033)
 Vraag: Q2.4. In welke mate heeft het circulatieplan een invloed (gehad) op je dagelijkse leven?
 ABCD: 95% significantie level

INVLOED CIRCULATIEPLAN – SPLIT OP NATIONALITEIT EN OPLEIDING



Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1033)
 Vraag: Q2.4. In welke mate heeft het circulatieplan een invloed (gehad) op je dagelijkse leven?
 ABCD: 95% significantie level

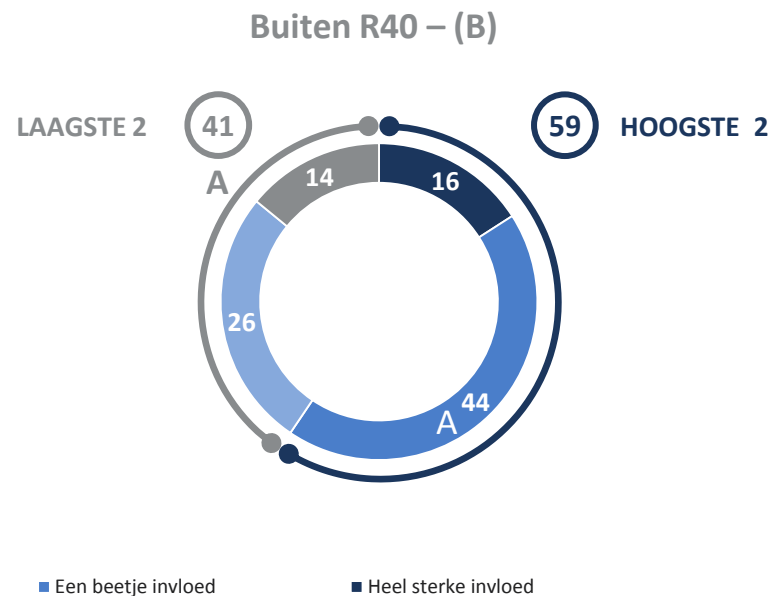
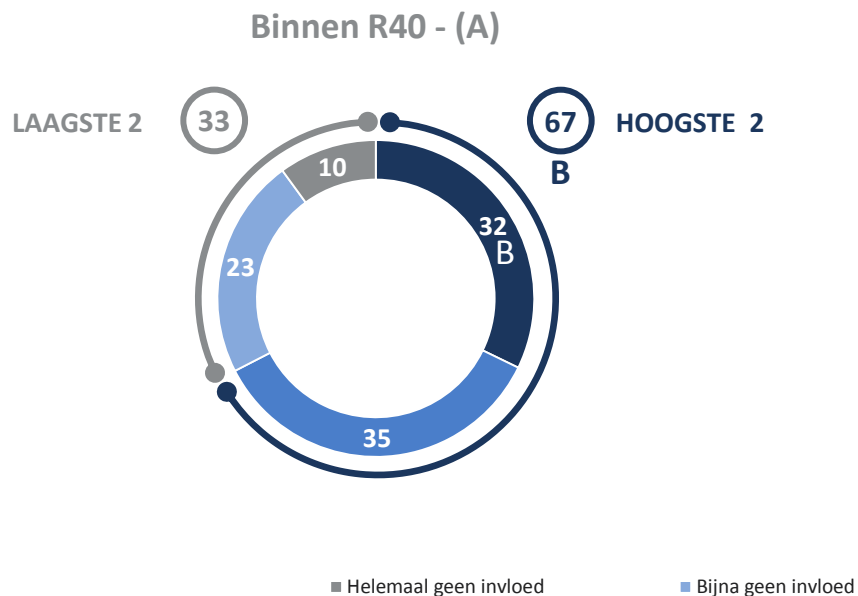
* Geen diploma niet gerapporteerd wegens lage basis

GAME CHANGERS



In lijn met de perceptie van verkeersleefbaarheid zien we dat het circulatieplan meer invloed heeft op het dagelijkse leven van bewoners in het gebied binnen de R40 dan bewoners in het gebied buiten de R40.

INVLOED CIRCULATIEPLAN – WOONACHTIG BINNEN/BUITEN R40



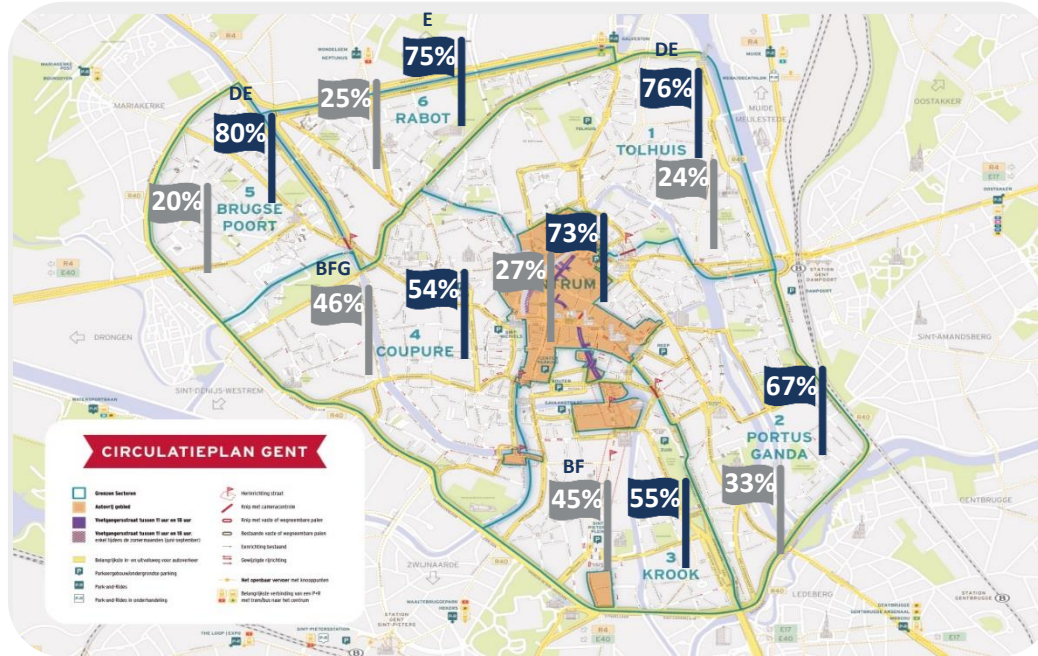
Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1033)
 Vraag: Q2.4. In welke mate heeft het circulatieplan een invloed (gehad) op je dagelijkse leven?
 ABCD: 95% significantie level

In de sectoren Krook, Coupure en in mindere mate Portus Ganda is de impact op het dagelijkse leven kleiner. In de sectoren Brugse poort, Rabot en Tolhuis is er een grotere invloed te merken.

INVLOED CIRCULATIEPLAN - WOONBUURT BINNEN R40

Hoogste 2
62

Laagste 2
38



- 0 – Autovrij + voetgangers – A (n=34)
- 1 – Tolhuis - B (n=59)
- 2 – Portus Ganda - C (n=123)
- 3 – Krook – D (n=55)
- 4 – Coupure - E (n=105)
- 5 – Brugse Poort - F (n=62)
- 6 - Rabot – G (n=50)

Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1033)
 Vraag: Q2.4. In welke mate heeft het circulatieplan een invloed (gehad) op je dagelijkse leven?
 ABCD: 95% significantie level

Voor diegenen die buiten de R40 blijven is er beduidend minder impact op het dagelijkse leven.

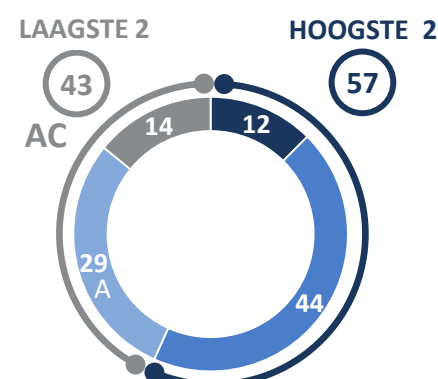
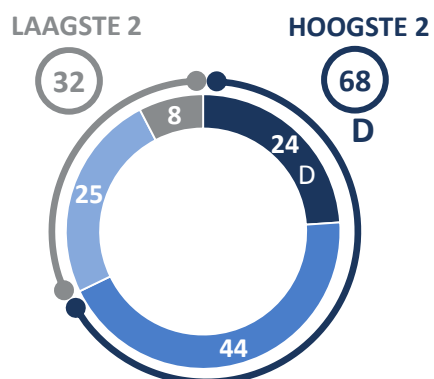
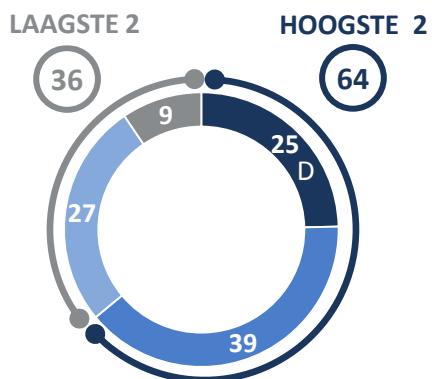
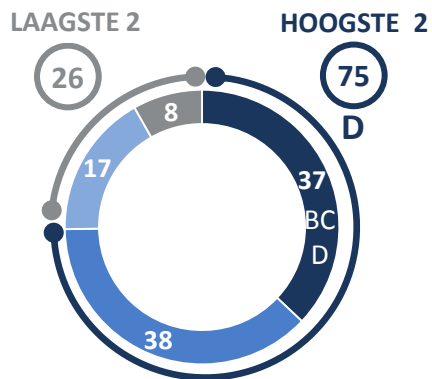
INVLOED CIRCULATIEPLAN – WOON-WERK VERKEER

Woont binnen en werkt/gaat naar school binnen R40 - (A)

Woont binnen en werkt/gaat naar school buiten R40 - (B)

Woont buiten en werkt/gaat naar school binnen R40 - (C)

Woont buiten en werkt/gaat naar school buiten R40 - (D)

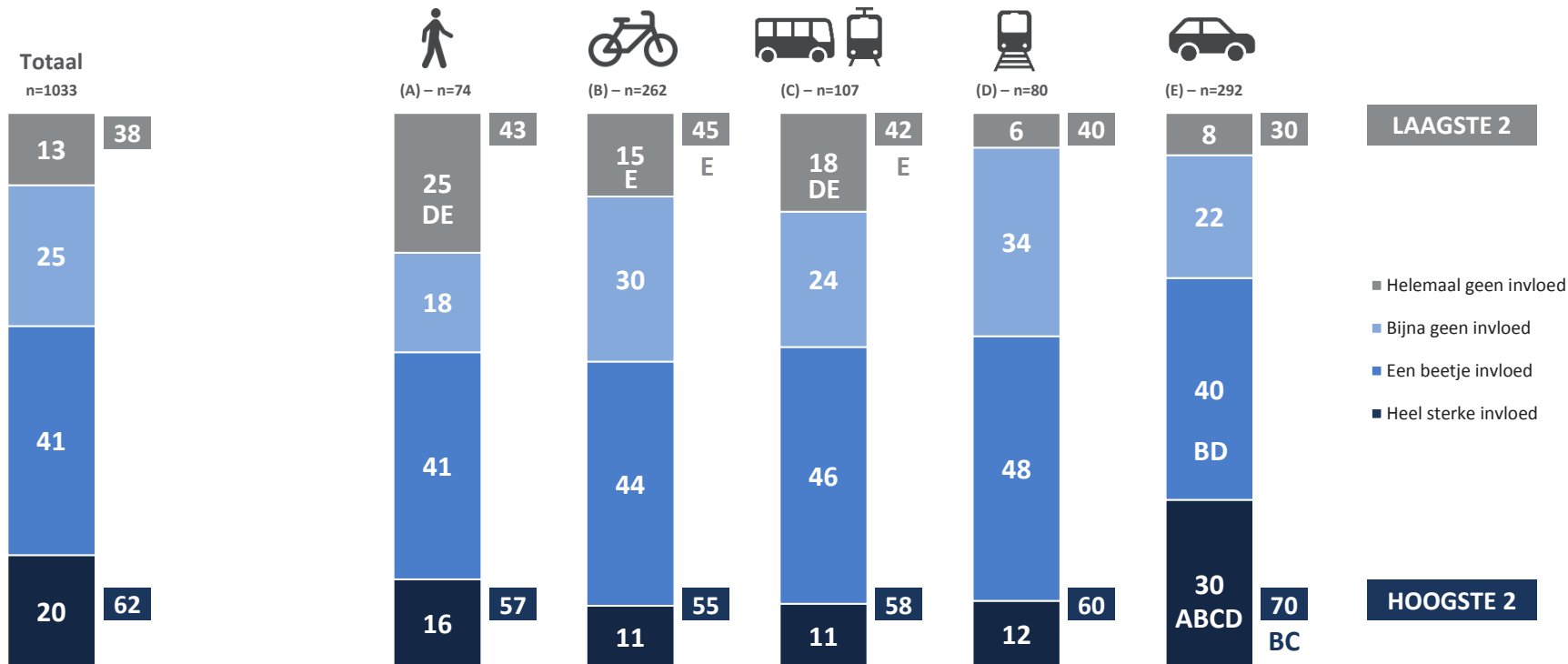


■ Helemaal geen invloed ■ Bijna geen invloed ■ Een beetje invloed ■ Heel sterke invloed

Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1033)
 Vraag: Q2.4. In welke mate heeft het circulatieplan een invloed (gehad) op je dagelijkse leven?
 ABCD: 95% significantie level

Het Circulatieplan heeft het meeste invloed op het dagelijkse leven van personen die de auto gebruiken als voornaamste transportmiddel

INVLOED CIRCULATIEPLAN – SPLIT OP TRANSPORTMIDDEL GENTENAAR

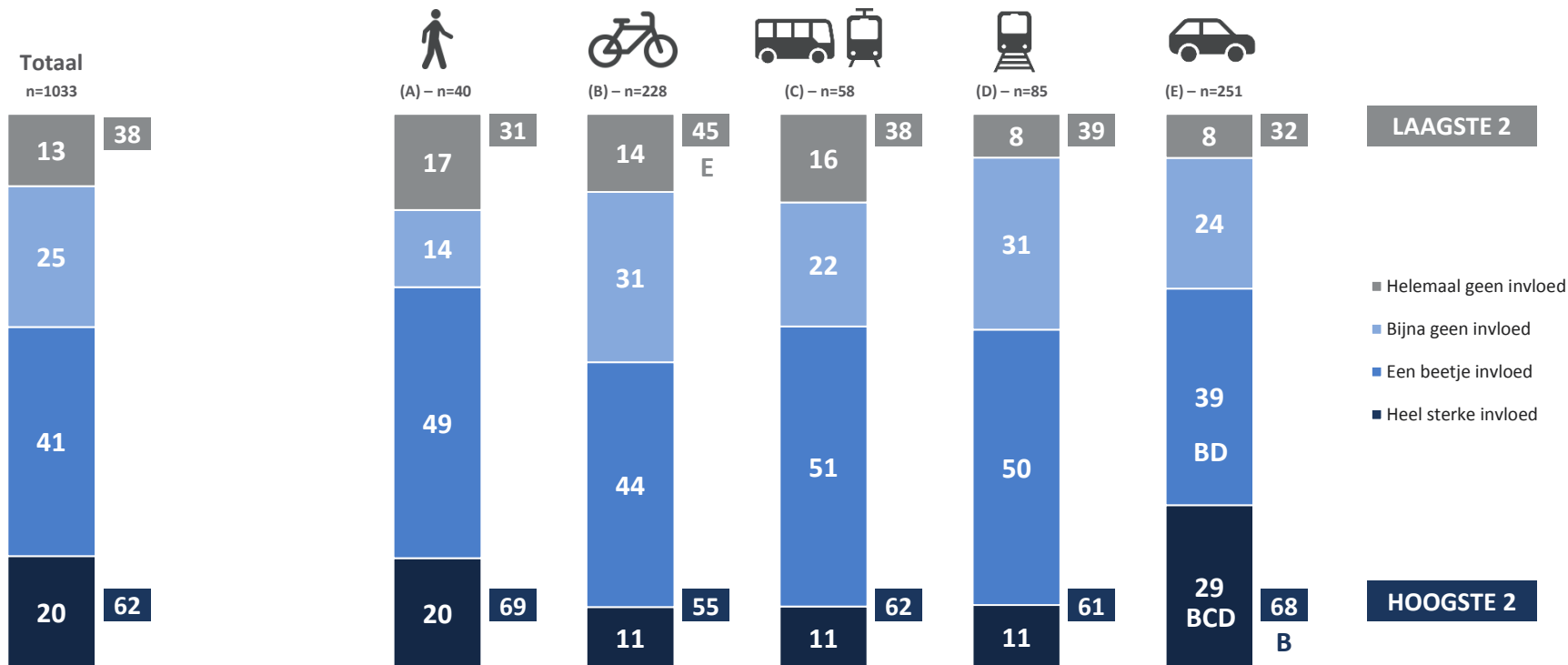


Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord
 Vraag: Q2.4. In welke mate heeft het circulatieplan een invloed (gehad) op je dagelijks leven?
 ABCD: 95% significantie level

*motor/bromfiets en combinatie wagen en fiets niet gerapporteerd wegens te lage base size

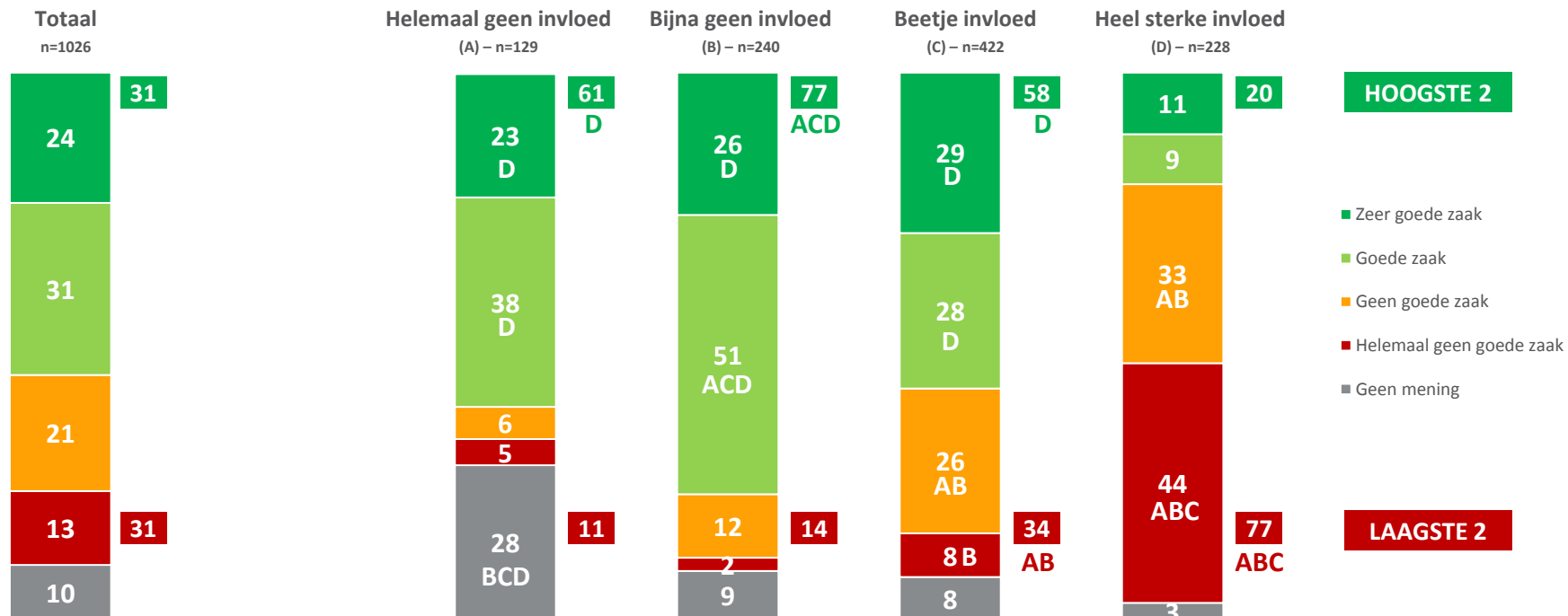
Het Circulatieplan heeft het meeste invloed op het dagelijkse leven van personen die de auto naar werk/ school nemen.

INVLOED CIRCULATIEPLAN – SPLIT OP TRANSPORTMIDDEL (WERKEND/STUDENT)



Personen die geen invloed ondervinden van het circulatieplan hebben niet echt een uitgesproken mening. Personen die een sterke invloed ondervinden, vinden het circulatieplan helemaal geen goede zaak.

CIRCULATIEPLAN VOOR GENT – SPLIT OP INVLOED



Basis: Totale steekproef excl. geen antwoord (n=1026)
 Vraag: Q2.1. Vind je in het circulatieplan in het algemeen (g)een goede zaak voor Gent als Stad?/ Q2.4. In welke mate heeft het circulatieplan een invloed (gehad) op je dagelijkse leven?
 ABCD: 95% significantie level

63% heeft iets positief te zeggen over het circulatieplan. Minder auto's en verkeer door de uitbreiding van het autovrij gebied, een groter gevoel van veiligheid en het feit dat het aangenamer, rustiger is zijn de belangrijkste pluspunten van het circulatieplan.

BELANGRIJKSTE PLUSPUNTEN CIRCULATIEPLAN

Pluspunten circulatieplan

63%



Basis: Totale steekproef (n=1043)
Vraag: Q2.2. Wat is voor jou het belangrijkste pluspunt van het circulatieplan?

BELANGRIJKSTE PLUSPUNTEN CIRCULATIEPLAN – VERBATIMS

Pluspunten circulatieplan

63%

Als fietser kun je nu veiliger bewegen in de binnenstad. Vind het niet meer dan terecht dat auto's zoveel mogelijk uit het centrum worden geweerd. Ook zijn er enkele pijnpunten qua mobiliteit in de stad opmerkelijk verbeterd.

Ontradend effect om de auto te nemen & stimuleert alternatieven als fiets en openbaar vervoer. Lange termijnvisie!
Houdt de stad leefbaar

De stad is mijn inziens rustiger en leefbaarder geworden. Autoverkeer dat niet in de stad moet zijn, wordt eruit gehouden, sluipverkeer vermeden en dat is een goede zaak voor al wie er woont en werkt.

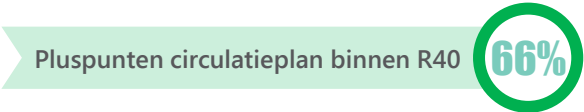
Binnen de stad is het veiliger geworden om gebruik te maken van de fiets. Er lijkt een betere verhouding te zijn auto, bus en fietsverkeer

Schonere lucht, meer stilte, minder drukte, meer veiligheid

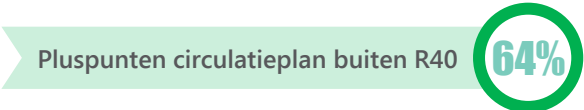
minder gemotoriseerd verkeer, meer "zwakke" weggebruikers, meer ruimte voor openbaar vervoer, minder uitlaatgassen nu a.u.b. nog een mileuzone en/of waterstof/elektrische taxi's, brommers en speelplek en groen in hartje centrum

Een rem op het autoverkeer richting centrum. Men parkeert iets vroeger en legt het laatste stuk met alternatief vervoer af of men komt volledig met ander vervoer naar de stad.

BELANGRIJKSTE PLUSPUNTEN CIRCULATIEPLAN



Minder auto's/verkeer, autovrij gebied



Basis: Personen die binnen de stadsring werken (n=503)
 Vraag: Q2.2. Wat is voor jou het belangrijkste pluspunt van het circulatieplan?

De minder positieve houding van de -25 jarigen uit zich ook in minder spontane positieve commentaren. Hogere tevredenheid bij 25-34 jarige brengt meer positieve commentaren met zich mee. Aangezien er meer binnen de R40 wonen is dit sterk gelinkt aan minder auto's.

BELANGRIJKSTE PLUSPUNTEN CIRCULATIEPLAN

	Totaal	Man	Vrouw	Binnen R40	Buiten R40	16-24 jaar	25-34 jaar	35-49 jaar	50-64 jaar	65-79 jaar
	n=1043	A - n=522	B - n=519	C - n=503	D - n=540	E - n=118	F - n=222	G - n=248	H - n=250	I - n=205
Pluspunten	63%	63%	66%	66%	64%	52%	77% EGH I	66% E I	59%	50%
Minder auto's, verkeer/autovrij gebied	31%	30%	32%	33%	30%	23%	40% E H I	31%	29%	26%
Veiligheid/ruimte zwakke weggebruikers	15%	13%	17%	17%	15%	18% I	16% I	21% I	14% I	6%
Aangenaam/rustig/leefbaar	15%	16%	15%	16%	15%	11%	17% I	17% I	17% I	10%
Gezondheid/vervuiling	10%	8%	12%	11%	10%	7%	14%	9%	10%	11%
Betere doorstroming / minder files	3%	3%	3%	4%	3%	5% I	4% I	3%	3% I	0%
Fiets als alternatief	3%	2%	4%	2%	3%	2%	5% I	3%	3%	1%
Bewustmaking	3%	3%	3%	2%	3%	1%	7% E H I	4% I	1%	0%
Minder geluidshinder/geurhinder	2%	1%	3%	4% D	1%	2%	2%	2%	2%	2%
Fietsvriendelijkheid (algemeen)	2%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	1%
Snelheid openbaar vervoer	2%	2%	2%	2%	2%	4%	1%	2%	1%	2%

Basis: Totale steekproef (n=1043)
 Vraag: Q2.2. Wat is voor jou het belangrijkste pluspunt van het circulatieplan?
 ABCD: 95% significantie level

>1% gerapporteerd
GAME CHANGERS



Van de personen die met de fiets of met de trein gaan, geven er bijna 9 op 10 een positief punt van het circulatieplan aan.

BELANGRIJKSTE PLUSPUNTEN CIRCULATIEPLAN - -- SPLIT OP VERPLAATSINGSMODI

	Totaal	Te voet	Met de fiets	Met de tram/bus	Met de trein	Met de wagen
	n=1043	A - n=75	B - n=263	C - n=110	D - n=80	E - n=294
Pluspunten	63%	59%	86% ACE	48%	86% ACE	53%
Minder auto's, verkeer/autovrij gebied	31%	29%	42% CE	27%	52% ACE	23%
Veiligheid/ruimte zwakke weggebruikers	15%	11%	28% ACE	14%	22% E	7%
Aangenaam/rustig/leefbaar	15%	17% C	24% CE	5%	24% CE	13% C
Gezondheid/vervuiling	10%	17% C	24% CE	5%	24% CE	13% C
Betere doorstroming / minder files	3%	8%	12% E	3%	20% CE	8%
Fiets als alternatief	3%	3%	5%	2%	0%	3%
Bewustmaking	3%	1%	4%	1%	3%	2%
Minder geluidshinder/geurhinder	2%	0%	7% ACE	0%	7% CE	1%
Fietsvriendelijkheid (algemeen)	2%	3%	4% E	1%	2%	0%
Snelheid openbaar vervoer	2%	3%	4% E	1%	2%	0%

Basis: Totale steekproef
 Vraag: Q2.2. Wat is voor jouw het belangrijkste pluspunt van het circulatieplan?
 ABCD: 95% significantie level

>1% gerapporteerd
GAME CHANGERS



BELANGRIJKSTE PLUSPUNTEN CIRCULATIEPLAN

	Totaal	Belg	Niet Belg	Lager onderwijs	Lager secundair	Hoger secundair	Hoger niet-universitair	Hoger universitair
	n=1043	A - n=812	B - n=231	C - n=44	D - n=109	E - n=242	F - n=262	G - n=330
Pluspunten	63%	73% B	41%	43%	43%	54%	73%	84% CDEF
Minder auto's, verkeer/autovrij gebied	31%	35% B	21%	20%	14%	28% D	37% D	39% CDE
Veiligheid/ruimte zwakke weggebruikers	15%	18% B	9%	3%	7%	9%	17% CDE	27% CDEF
Aangenaam/rustig/leefbaar	15%	18% B	8%	6%	12%	11%	21% CE	18%
Gezondheid/vervuiling	10%	12% B	6%	3%	8%	7%	12%	15% E
Betere doorstroming / minder files	3%	3%	3%	0%	3%	1%	4%	5%
Fiets als alternatief	3%	4%	1%	0%	2%	3%	3%	5%
Bewustmaking	3%	4% B	0%	0%	2%	0%	4% E	6% E
Minder geluidshinder/geurhinder	2%	2%	3%	0%	1%	1%	2%	3%
Fietsvriendelijkheid (algemeen)	2%	2%	2%	6% DE	0%	0%	2% E	3% E
Snelheid openbaar vervoer	2%	2%	2%	0%	3%	3%	2%	1%

Basis: Totale steekproef (n=1043)
 Vraag: Q2.2. Wat is voor jou het belangrijkste pluspunt van het circulatieplan?
 ABCD: 95% significantie level

>1% gerapporteerd
GAME CHANGERS



BELANGRIJKSTE PLUSPUNTEN CIRCULATIEPLAN

	Totaal	Woont binnen en werk/school binnen R40	Woont binnen en werk/school buiten R40	Woont buiten en werk/school binnen R40	Woont buiten en werk/school buiten R40
	n=1043	A - n=149	B - n=197	C - n=126	D - n=231
Pluspunten	63%	65%	72%	64%	72%
Minder auto's, verkeer/autovrij gebied	31%	34%	31%	35%	31%
Veiligheid/ruimte zwakke weggebruikers	15%	17%	21%	17%	19%
Aangenaam/rustig/leefbaar	15%	17%	21%	16%	16%
Gezondheid/vervuiling	10%	9%	10%	6%	13%
Betere doorstroming / minder files	3%	3%	5%	3%	4%
Fiets als alternatief	3%	2%	2%	4%	3%
Bewustmaking	3%	3%	3%	4%	4%
Minder geluidshinder/geurhinder	2%	5% ^C	4%	1%	2%
Fietsvriendelijkheid (algemeen)	2%	5% ^B	1%	2%	2%
Snelheid openbaar vervoer	2%	1%	3% ^C	0%	3%

Basis: Personen die een betaalde job hebben – scholier of student zijn
 Vraag: Q2.2. Wat is voor jou het belangrijkste pluspunt van het circulatieplan?
 ABCD: 95% significantie level

>1% gerapporteerd
GAME CHANGERS



De meeste minpunten gaan over de doorstroming. Het moeten omrijden, de vele files en het verkeer dat zich verplaatst heeft. Mensen geven meer minpunten dan pluspunten aan over het circulatieplan.

BELANGRIJKSTE MINPUNTEN CIRCULATIEPLAN

Minpunten Circulatieplan

73%



Basis: Totale steekproef (n=1043)
Vraag: Q2.3. Wat is voor jou het belangrijkste minpunt van het circulatieplan?

BELANGRIJKSTE MINPUNTEN CIRCULATIEPLAN – VERBATIMS

Minpunten Circulatieplan

73%

Ik spendeer per dag 1 a 2 uur meer in de wagen. Voor mijn job is het niet mogelijk om mij te verplaatsen met de fiets. Ik dien verschillende keren een zone uit te rijden om via de binnenring een nieuwe zone binnen te rijden. hierbij ligt mijn bestemming soms op 3 straten van waar ik initieel vertrek. Circulatieplan = meer wagens continue onderweg, meer dichtslippen ring, meer vervuiling, meer hinder, meer kosten

Bereikbaarheid van het centrum, doodsteek voor de handelaars, parkeertarieven onwezenlijk hoog, knippen onrealistisch, veel te veel file, stilstaan verkeer ZEER slecht voor het milieu, R40 overbelast, overbodige investering (geld kon beter gebruikt), speeltuigen op een brug is een idioot idee, veel te weinig inspraak van de bevolking, ouderen en invaliden te moeilijk bereikbaar, loodgieters en dergelijk willen niet meer in het centrum komen werken.

Inkomstenverlies voor de middenstand. (ik hoor het van middenstanders en zie duidelijk minder volk op de Vrijdagmarkt) Ik wil graag dat ook de 'gewone' winkels, die niet enkel op toeristen gericht zijn, in Gent kunnen blijven. Verder zie ik het nut niet in van de knippen: geen meerwaarde van bijvoorbeeld autovrije Phoenixbrug of Ottogracht. Enkel meer rondrijden.

Dat de infrastructuur niet genoeg is aangepast en de verkeersdrukte de facto wordt verlegd naar andere delen van het stad(zie stadsring en daarbuiten) Ik snap niet waarom de mensen die binnen de stadsring wonen worden bevoordeeld, terwijl er heel wat meer Gentenaren buiten de stadsring wonen en nu meer last hebben van het verkeer.

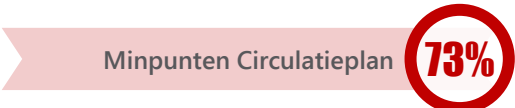
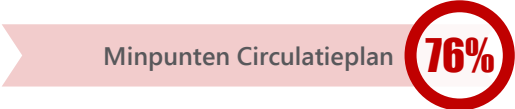
Gent is veel minder bereikbaar en de ring rond Gent is heel drukker dan ervoor.

Onvoldoende bereikbaarheid met openbaar vervoer (frequentie van trams en bussen); - door het mobiliteitsplan zijn er veel meer fietsers en hun gedrag en houding tegenover voetgangers is ondermaats. Het is alsof een voetganger niet meer bestaat.

Drukker verkeer in de rand van het centrum Het verkeer geweerd uit het centrum is gewoon verplaatst naar het gebied rond de R0, waar het dan ook drukker is, veel bestuurders rijden snel, nemen grotere risico's en proberen de verloren tijd in te halen. Buiten de R0 is er geen respect voor de snelheidslimiet, de woonbuurten zijn sluiptwegen geworden.

Basis: Totale steekproef (n=1043)
 Vraag: Q2.3. Wat is voor jou het belangrijkste minpunt van het circulatieplan?
 ABCD: 95% significantie level

BELANGRIJKSTE MINPUNTEN CIRCULATIEPLAN



Basis: Totale steekproef (n=1043)
 Vraag: Q2.3. Wat is voor jou het belangrijkste minpunt van het circulatieplan?

Naast het feit dat de groep 25-34 jaar de meeste pluspunten geven, geven ze ook de meeste minpunten, waar het vooral de files zijn die een minpunt vormen.

BELANGRIJKSTE MINPUNTEN CIRCULATIEPLAN

	Totaal	Man	Vrouw	Binnen R40	Buiten R40	16-24 jaar	25-34 jaar	35-49 jaar	50-64 jaar	65-79 jaar
	n=1043	A - n=522	B - n=519	C - n=503	D - n=540	E - n=118	F - n=222	G - n=248	H - n=250	I - n=205
Minpunten	74%	74%	73%	76%	73%	72%	82% EGHI	74%	71%	65%
Omrijden (tijdverlies en vervuiling)	14%	12%	15%	18% D	12%	17% I	13%	13%	16% I	8%
Files	12%	9%	14% A	14%	11%	18% HI	16% HI	11%	7%	9%
Meer auto's/verkeer, verkeer verplaatst	9%	10%	8%	13% D	8%	8%	13%	9%	7%	7%
Bereikbaarheid (algemeen)	8%	8%	9%	6%	9%	11%	8%	8%	7%	9%
R40/Stadsring	8%	7%	8%	13% D	6%	6%	11% I	8%	7%	4%
Invloed op winkeliers/zelfstandigen	6%	6%	5%	5%	6%	4%	7%	6%	5%	5%
Toerisme/bezoek aan de stad	5%	5%	5%	4%	6%	5%	5%	7%	5%	4%
Duidelijkheid van de vigerende reglementen	5%	5%	5%	4%	5%	7%	3%	3%	8% FG	5%
Tarieven straat parkeren	5%	3%	7% A	4%	5%	6%	4%	5%	5%	3%
Bereikbaarheid voor wagens	4%	3%	5%	2%	5%	6%	5%	3%	3%	5%
Openbaar vervoer als alternatief	4%	4%	4%	4%	4%	1%	5%	5%	4%	4%
Knippen	4%	5%	3%	6%	3%	2%	6%	3%	4%	5%
Gezondheid/vervuiling	4%	4%	4%	6%	3%	6%	4%	3%	4%	3%

Basis: Totale steekproef (n=1043)
 Vraag: Q2.3. Wat is voor jou het belangrijkste minpunt van het circulatieplan?
 ABCD: 95% significantie level

>3% gerapporteerd
GAME CHANGERS



BELANGRIJKSTE MINPUNTEN CIRCULATIEPLAN

	Totaal	Belg	Niet Belg	Lager onderwijs	Lager secundair	Hoger secundair	Hoger niet-universitair	Hoger universitair
	n=1043	A - n=812	B - n=231	C - n=44	D - n=109	E - n=242	F - n=262	G - n=330
Minpunten	74%	76% B	66%	43%	63% C	75% CD	79% CD	79% CD
Omrijden (tijdverlies en vervuilend)	14%	13%	16%	10%	9%	18%	14%	12%
Files	12%	10%	16%	14%	12%	18% FG	10%	8%
Meer auto's/verkeer, verkeer verplaatst	9%	9%	8%	13%	8%	7%	11%	11%
Bereikbaarheid (algemeen)	8%	9%	6%	1%	6%	10%	8%	10%
R40/Stadsring	8%	8%	7%	4%	3%	9%	9% D	10% D
Invloed op winkeliers/zelfstandigen	6%	6%	4%	3%	2%	8% G	9% Dg	3%
Toerisme/bezoek aan de stad	5%	6%	3%	5%	2%	4%	8%	6%
Duidelijkheid van de vigerende reglementen	5%	5%	4%	3%	6%	4%	7% G	3%
Tarieven straat parkeren	5%	5%	4%	4%	7%	4%	6%	4%
Bereikbaarheid voor wagens	4%	4%	5%	6%	5%	4%	3%	5%
Openbaar vervoer als alternatief	4%	4%	4%	8% DE	1%	2%	4%	7% DE
Knippen	4%	3%	8%	3%	5%	4%	3%	4%
Gezondheid/vervuiling	4%	4%	3%	4%	3%	5%	3%	3%

Basis: Totale steekproef (n=1043)
 Vraag: Q2.3. Wat is voor jou het belangrijkste minpunt van het circulatieplan?
 ABCD: 95% significantie level

>3% gerapporteerd
GAME CHANGERS



BELANGRIJKSTE MINPUNTEN CIRCULATIEPLAN – SPLIT OP VERPLAATINGSMODI

	Totaal	Te voet	Met de fiets	Met de tram/bus	Met de trein	Met de wagen
	n=1043	A - n=75	B - n=263	C - n=110	D - n=80	E - n=294
Minpunten	74%	66%	72% C	58%	80% C	85% ABC
Omrijden (tijdverlies en vervuilend)	14%	8%	9%	14%	14%	20% AB
Files	12%	6%	7%	15% B	7%	19% ABD
Meer auto's/verkeer, verkeer verplaatst	9%	9%	11%	7%	12%	9%
Bereikbaarheid (algemeen)	8%	7%	7%	11%	9%	7%
R40/Stadsring	8%	0%	7% A	3%	10% A	13% ABC
Invloed op winkeliers/zelfstandigen	6%	6%	5%	3%	1%	7%
Toerisme/bezoek aan de stad	5%	3%	3%	0%	12% BC	9% BC
Duidelijkheid van de vigerende reglementen	5%	3%	6%	6%	4%	4%
Tarieven straat parkeren	5%	0%	4%	5%	5%	6%
Bereikbaarheid voor wagens	4%	2%	3%	4%	4%	6%
Openbaar vervoer als alternatief	4%	2%	4%	3%	5%	6%
Knippen	4%	4%	3%	1%	4%	5%
Gezondheid/vervuiling	4%	0%	3%	1%	8% AC	6%

Basis: Totale steekproef
 Vraag: Q2.3. Wat is voor jouw het belangrijkste minpunt van het circulatieplan?
 ABCD: 95% significantie level

>3% gerapporteerd
GAME CHANGERS



BELANGRIJKSTE MINPUNTEN CIRCULATIEPLAN – VERPLAATSING WOONPLAATS – WERK/SCHOOL

	Totaal	Woont binnen en werk/school binnen R40		Woont binnen en werk/school buiten R40		Woont buiten en werk/school binnen R40		Woont buiten en werk/school buiten R40	
	n=1043	A - n=149		B - n=197		C - n=98		D - n=211	
Minpunten	73%	83%		77%		75%		78%	
Omrijden (tijdverlies en vervuilend)	14%	21%	D	15%		16%		11%	
Files	12%	16%	D	18%	D	18%	D	9%	
Meer auto's/verkeer, verkeer verplaatst	9%	13%		14%	C	7%		9%	
Bereikbaarheid (algemeen)	8%	6%		7%		13%		8%	
R40/Stadsring	8%	12%	C	18%	CD	5%		7%	
Invloed op winkeliers/zelfstandigen	6%	6%		4%		9%		5%	
Toerisme/bezoek aan de stad	5%	6%		5%		2%		8%	C
Duidelijkheid van de vigerende reglementen	5%	6%		3%		5%		6%	
Tarieven straat parkeren	5%	4%		3%		8%		5%	
Bereikbaarheid voor wagens	4%	3%		3%		7%		4%	
Openbaar vervoer als alternatief	4%	5%		4%		3%		5%	
Knippen	4%	6%	D	6%	D	4%		1%	
Gezondheid/vervuiling	4%	7%		5%		2%		4%	

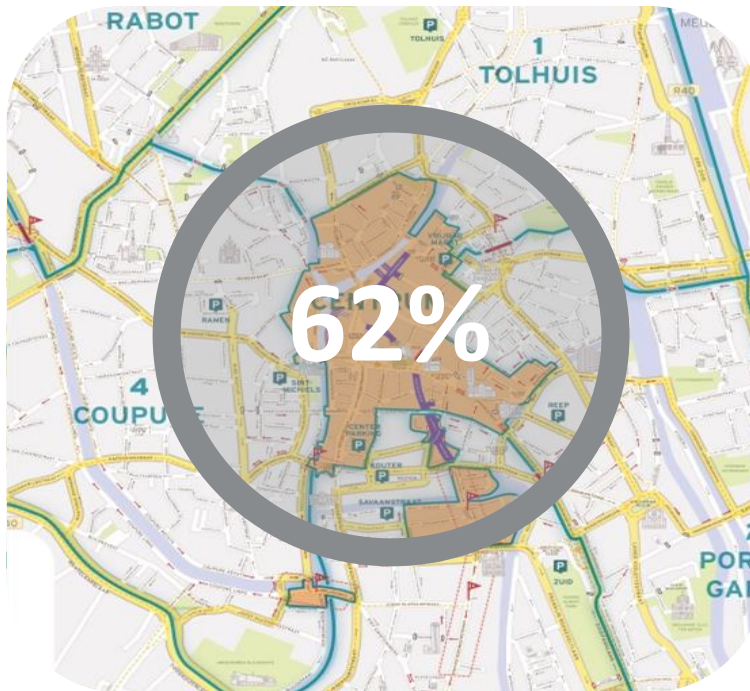
Basis: Personen die een betaalde job hebben – scholier of student zijn
 Vraag: Q2.3. Wat is voor jouw het belangrijkste minpunt van het circulatieplan?
 ABCD: 95% significantie level

>3% gerapporteerd
GAME CHANGERS



Iets meer dan 6 op de 10 Gentenaren zou graag één of meerdere verandering(en) zien aan het circulatieplan.

VERANDERING CIRCULATIEPLAN



Basis: Totale steekproef (n=1043)
Vraag: Q5.6. Zou je graag veranderingen aan het circulatieplan willen zien?

De veranderingen die men wil zien gaan vooral over het herzien van de verschillende doorgangen, het veranderen van de knippen en betere signalisatie. Men spreekt ook rechtstreeks van afschaffen.

ONDERWERPEN DIE MEN WIL VERANDEREN



Basis: Personen die een verandering willen zien (n=639)
Vraag: Q5.7. Welke veranderingen wil je zien?

ONDERWERPEN DIE MEN WIL VERANDEREN

	Totaal	Man	Vrouw	Binnen R40	Buiten R40	16-24 jaar	25-34 jaar	35-49 jaar	50-64 jaar	65-79 jaar
	n=639	A - n=522	B - n=519	C - n=503	D - n=540	E - n=118	F - n=222	G - n=248	H - n=250	I - n=205
Bereikbaarheid (doorgang, knippen)	33%	34%	32%	34%	30%	24%	35%	30%	36%	37%
Betere signalisatie/omleidingen	13%	13%	13%	15% D	8%	13%	14%	16%	9%	9%
Circulatieplan afschaffen (slecht, nutteloos,...)	10%	9%	11%	8%	13%	20% FGI	6%	9%	12%	7%
Oplossen files/verkeersproblemen	8%	8%	8%	9%	6%	6%	9%	8%	10%	4%
Meer/beter fiets-/voetpad	7%	6%	9%	9%	5%	7%	8%	9% I	8%	2%
Meer openbaar vervoer	7%	5%	9%	7%	7%	2%	8%	11%	4%	4%
Meer aandacht voor veiligheid	5%	5%	5%	7%	3%	3%	8%	4%	4%	6%
Stad van de Gentenaar	5%	7%	3%	6%	3%	2%	5%	7%	3%	5%
Autovrij gebied groter	5%	6%	3%	6% D	1%	1%	7%	7%	3%	2%
Ontlasting R40/Stadsring	4%	5%	3%	5%	2%	1%	10% EFGHI	3%	3%	1%
Goedkoper/gratis straat parkeren	4%	2%	6% B	4%	6%	6%	3%	4%	7%	4%
Goed/vlot openbaar vervoer	4%	2%	6%	5%	3%	2%	4%	6%	2%	4%
Controles respect reglement door fietsers	4%	3%	5%	3%	7% C	2%	3%	3%	3%	12% EFGH
Aanpassing/meer voetgangers-/fietserszones	4%	5%	3%	4%	4%	4%	5%	3%	4%	2%
Meer groen/inrichting knippen	4%	4%	4%	5%	2%	0%	6%	3%	5%	3%
Aanpassing rijrichting	4%	3%	4%	4%	2%	0%	6%	4%	2%	3%
Vergunningenbeleid herbekijken	4%	4%	3%	3%	5%	7%	1%	3%	6%	2%

Basis: Personen die een verandering willen zien (n=639)
 Vraag: Q5.7. Welke veranderingen wil je zien?
 ABCD: 95% significantie level

>3% gerapporteerd
GAME CHANGERS



ONDERWERPEN DIE MEN WIL VERANDEREN

	Totaal	Belg	Niet Belg	Lager secundair	Hoger secundair	Hoger niet-universitair	Hoger universitair
	n=639	A - n=499	B - n=140	C - n=65	D - n=155	E - n=167	F - n=197
Bereikbaarheid (doorgang, knippen)	33%	28%	43% A	35%	30%	32%	34%
Betere signalisatie/omleidingen	13%	14%	9%	2%	11% C	15% C	18% C
Circulatieplan afschaffen (slecht, nutteloos,...)	10%	7%	17% A	9% F	24% CEF	6%	2%
Oplossen files/verkeersproblemen	8%	8%	7%	6%	8%	9%	7%
Meer/beter fiets-/voetpad	7%	9%	4%	4%	5%	7%	13% D
Meer openbaar vervoer	7%	9% B	2%	3%	4%	8%	11% D
Meer aandacht voor veiligheid	5%	6%	3%	2%	6%	1%	11% E
Stad van de Gentenaar	5%	6%	3%	0%	5%	7% C	5%
Autovrij gebied groter	5%	5%	3%	3%	3%	6%	5%
Ontlasting R40/Stadsring	4%	4%	4%	3%	4%	5%	5%
Goedkoper/gratis straat parkeren	4%	4%	4%	8%	6%	3%	4%
Goed/vlot openbaar vervoer	4%	5%	2%	0%	1%	4%	9% CD
Controles respect reglement door fietsers	4%	4%	3%	3%	4%	6%	3%
Aanpassing/meer voetgangers-/fietserszones	4%	5%	1%	5%	1%	3%	7%
Meer groen/inrichting knippen	4%	4%	4%	0%	2%	7%	5%
Aanpassing rijrichting	4%	4%	4%	3%	2%	6%	3%
Vergunningenbeleid herbekijken	4%	3%	4%	5%	5%	1%	5%

Basis: Personen die een verandering willen zien (n=639)

Vraag: Q5.7. Welke veranderingen wil je zien?

ABCD: 95% significantie level

>3% gerapporteerd
GAME CHANGERS



ONDERWERPEN DIE MEN WIL VERANDEREN - VERPLAATSINGSMODI

	Totaal	Te voet	Met de fiets	Met de tram/bus	Met de trein	Met de wagen
	n=639	A - n=39	B - n=151	C - n=51	D - n=42	E - n=217
% Verandering						
Bereikbaarheid (doorgang, knippen)	33%	27%	23%	24%	31%	43% BC
Betere signalisatie/omleidingen	13%	11%	15%	17%	18%	11%
Circulatieplan afschaffen (slecht, nutteloos,...)	10%	13%	1%	11% B	0%	16% B
Oplossen files/verkeersproblemen	8%	0%	6%	5%	12%	10%
Meer/beter fiets-/voetpad	7%	1%	15% CE	3%	13%	4%
Meer openbaar vervoer	7%	5%	9%	9%	14%	5%
Meer aandacht voor veiligheid	5%	0%	6%	0%	11%	4%
Stad van de Gentenaar	5%	3%	4%	4%	7%	6%
Autovrij gebied groter	5%	0%	9% E	5%	8%	3%
Ontlasting R40/Stadsring	4%	5%	4%	2%	7%	5%
Goedkoper/gratis straat parkeren	4%	3%	4%	6%	1%	4%
Goed/vlot openbaar vervoer	4%	0%	3%	6%	9%	4%
Controles respect reglement door fietsers	4%	2%	4%	3%	5%	3%
Aanpassing/meer voetgangers-/fietserszones	4%	0%	12% CE	0%	4%	1%
Meer groen/inrichting knippen	4%	1%	9% E	1%	6%	2%
Aanpassing rijrichting	4%	0%	6%	0%	2%	3%
Vergunningenbeleid herbekijken	4%	3%	2%	3%	2%	5%

Basis: Personen die een verandering willen zien (n=639)
 Vraag: Q5.7. Welke veranderingen wil je zien?
 ABCD: 95% significantie level

>3% gerapporteerd
GAME CHANGERS



ONDERWERPEN DIE MEN WIL VERANDEREN

	Totaal	Woont binnen en werk/school binnen R40	Woont binnen en werk/school buiten R40	Woont buiten en werk/school binnen R40	Woont buiten en werk/school buiten R40
	n=639	A - n=107	B - n=121	C - n=87	D - n=140
% Verandering					
Bereikbaarheid (doorgang, knippen)	33%	35%	39%	28%	30%
Betere signalisatie/omleidingen	13%	13%	15%	12%	17%
Circulatieplan afschaffen (slecht, nutteloos,...)	10%	10%	5%	10%	10%
Oplossen files/verkeersproblemen	8%	10%	9%	5%	9%
Meer/beter fiets-/voetpad	7%	8%	7%	5%	12%
Meer openbaar vervoer	7%	5%	4%	7%	10%
Meer aandacht voor veiligheid	5%	9% C	4% C	0%	10% C
Stad van de Gentenaar	5%	5%	5%	7%	4%
Autovrij gebied groter	5%	1%	5%	6%	7%
Ontlasting R40/Stadsring	4%	7%	8%	4%	4%
Goedkoper/gratis straat parkeren	4%	2%	1%	5%	5%
Goed/vlot openbaar vervoer	4%	1%	2%	3%	7%
Controles respect reglement door fietsers	4%	5%	4%	2%	2%
Aanpassing/meer voetgangers-/fietserszones	4%	2%	4%	6%	4%
Meer groen/inrichting knippen	4%	4%	11% CD	3%	4%
Aanpassing rijrichting	4%	5% D	8% D	6% D	1%
Vergunningenbeleid herbekijken	4%	7% D	7% D	3%	2%

Basis: Werkende/schoolgaande personen (n=455)
 Vraag: Q5.7. Welke veranderingen wil je zien?
 ABCD: 95% significantie level

>3% gerapporteerd
GAME CHANGERS



ONDERWERPEN DIE MEN WIL VERANDEREN

Doe ten minste enkele knippen weg zodat de inwoners van het centrum die geen vergunning hebben of kunnen krijgen toch vlotter en minder tijdrovend op hun bestemming kunnen komen. Hou er rekening mee dat (elektrische) fietsen voor sommige bewoners geen optie zijn wegens te duur en de fysieke conditie van ouderen

Sommige knippen opheffen Ik zie er (als fietser) het voordeel niet van in. Zorgen dat parkings in binnenstad makkelijk bereikbaar blijven. Ik ga zelf altijd met de fiets naar de stad, maar het grote omzetverlies voor de middenstand is onaanvaardbaar. P+R is geen aangename oplossing. Groter trein- en trambaanbod in het weekend kan misschien wel meer mensen van buiten Gent er toe aanzetten om met openbaar vervoer naar de stad te gaan.

Goedkoper kunnen parkeren in GENT - aangepaste tarieven voor werknemers buiten het centrum - betere dienstregeling bus/tram - duidelijke signalisatie van tarieven, zones, bewonerszone.... - Gent niet meer in delen knippen - bredere fietspaden om veilig te kunnen fietsen (nu gevaarlijk door te groot aantal fietsers) - signalisatie aangepast voor buitenlandse toeristen

Schaf het hele plan af, en begin er gewoon vanaf nul opnieuw aan, maar deze keer MET inspraak van de Gentenaars. En als dat niet lukt: schaf de knippen af, en de verdeling in sectoren, maak duidelijkere borden, en duidelijkere belijningen. Zorg dat als het alternatief fietsen of te voet gaan is, de fietspaden en voetpaden er beter bijliggen. Zorg dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor bewoners! Zeker in de rand! Schaf het parkeerplan af, of keer het om in de rand: overdag gratis (want dan zijn de bewoners toch uit werken) en in de avond betalend (dan moeten we geen uur rondrijden om een parkeerplaats op minstens een kilometer van onze woonplaats te vinden).

Ik vind het niet altijd duidelijk waar je nu wel en niet mag rijden in Gent en waar je een vergunning voor nodig hebt of niet. Ik denk dat er al heel veel boetes zijn uitgeschreven aan mensen die eigenlijk niet doorhadden dat ze een overtreding begingen of dat ze in een zone kwamen waar ze niet mochten rijden. Dat zorgt voor veel frustraties. Ik zou de zones waar je niet of enkel met een vergunning mag rijden beter afsluiten (bijvoorbeeld door barenen of paaltjes).

Duidelijkere knippunten, en esthetische verbeteringen daaraan. Ik vind eerlijk gezegd dat al die rode strepen en betonnen blokken onze mooie stad ferm ontsieren. Motorfietsen door knippunten laten gaan. Wij zijn met niet bijster veel, dus wij zouden geen overlast veroorzaken, maar het is fijn om eens 's avonds als het rustig is doorheen de Gentse binnenstad te kunnen rijden en die knippunten bemoeilijken dat wel. Het verbod op fietsers in bepaalde straten schrappen. Straf gewoon roekeloze fietsers, maar nu werkt het des te meer ontmoedigend om in die straten te gaan winkelen.

Basis: Personen die een verandering willen zien (n=639)
Vraag: Q5.7. Welke veranderingen wil je zien?

10. 5 belangrijke punten om te onthouden

01

55% van de Gentenaren vindt het Circulatieplan een goede zaak, 1 op 3 steunt het plan niet. 60% van de Gentenaren geeft aan dat het Circulatieplan een invloed heeft gehad op het dagelijks leven.

02

Meerderheid van de Gentenaren is tevreden over de verkeersleefbaarheid in hun buurt, 31% is niet tevreden. Binnen de R40 loopt dit op tot 37%. De evaluatie van de verkeersleefbaarheid van het gebied binnen de Gentse stadsring ligt in dezelfde lijn.

03

Na de invoering van het Circulatieplan is er een duidelijke modal shift te zien naar duurzamere vervoersmodi. Men gaat voor niet werkgerelateerde zaken vaker de auto aan de kant laten en kiezen voor de fiets of het openbaar vervoer.

04

26% van de Gentenaren heeft een actie ondernomen naar aanleiding van de invoering van het Circulatieplan, 8% is het nog van plan en heeft het nog niet gedaan.

05

62% van de Gentenaren zou graag één of andere aanpassing zien aan het Circulatieplan.



Antoon Van der Steichel
Research Director

Tel: +32 9 216 22 33
Mail: Antoon.Vandersteichel@ipsos.com

Tim Daelemans
Research Consultant

Tel: +32 9 216 22 70
Mail: Tim.Daelemans@ipsos.com