

# Cijfers op basis van enquêtemateriaal: vergelijking mobiliteitsonderzoek met leefbaarheidsonderzoek

## **ELS BAUWENS**

STAD GENT, BEDRIJFSVOERING  
DATA & INFORMATIE

## **BEGGA VAN CAUWENBERGE**

STAD GENT, MOBILITEITSBEDRIJF

DEELPUBLICATIE VAN:



De Leefbaarheidsmonitor “Gent gezien door Gentenaars” wordt opgemaakt omdat de Stad Gent graag opvolgt hoe de leefbaarheid in de stad wordt gepercipieerd.

Dit gebeurt aan de hand van een bevraging bij Gentse inwoners van 10 tot en met 79 jaar en dit reeds in 4 edities (2003, 2006, 2010, 2014). Het resultaat is, naast vier rapporten, een databestand met alle gegevens uit de 4 edities. Dit bestand is ter beschikking gesteld aan stadsdiensten, externe onderzoekers en partners met de vraag om de ervaringen uit hun werkveld mee te nemen en het naast de resultaten van de Leefbaarheidsmonitor te leggen. Het resultaat van deze confrontatie heeft aanleiding gegeven tot deze reeks van artikelen, waarvan het artikel hieronder deel uitmaakt.

Stel, je wil weten hoe de Gentenaar zich verplaatst. Je gaat op zoek naar materiaal en je vindt hiervoor twee verschillende enquêtes, weliswaar gemeten op twee verschillende momenten. Beide enquêtes stellen identieke vragen inzake verplaatsingsgedrag, doch de resultaten zijn verschillend. Kunnen we zomaar spreken van een verandering in gedrag, of besluiten we hier nu te snel? Of is de ene bron misschien niet zo kwalitatief? Welke stappen moet je zetten om de verschillen in resultaten te interpreteren? In deze bijdrage geven we aan hoe je dit best aanpakt.

### De twee studies verduidelijkt

De leefbaarheidsmonitor en het mobiliteitsonderzoek peilen beide naar de modal split<sup>1</sup> van Gentenaren, maar beide onderzoeken hebben wel een verschillend opzet. Zo is het mobiliteitsonderzoek gefocust op het verkrijgen van een volledig en actueel beeld van het verplaatsingsgedrag van de Gentenaren. Een beeld dat bovendien ruimtelijk voldoende gedetailleerd moet zijn. De vragenlijst peilt naar de mentaliteit bij Gentenaren rond het thema mobiliteit.

De verkregen informatie uit het mobiliteitsonderzoek wordt gebruikt bij de opstelling en opvolging van mobiliteitsplannen, wijkcirculatieplannen en mobiliteitseffectenrapporten (MOBER), de communicatie naar en sensibilisatie van bewoners of om beleidskeuzes te onderbouwen.

De leefbaarheidsmonitor tracht de inschatting van de Gentenaar te kennen rond de leefbaarheid van de buurt en de stad. De leefbaarheidsmonitor vindt zijn oorsprong als subjectieve indicator binnen de Barometer Duurzame Ontwikkeling (2001). De barometer is een monitor met als onderliggende visie 'naar een stad waar het goed is om te wonen, leven en werken'.

Naast een reeks objectieve indicatoren wou men een subjectieve indicator voorzien, waar men de mening van de Gentenaar aangaande de tevredenheid m.b.t. leefbaarheid van de buurt en stad wenst te kennen.

De huidige inhoud van het leefbaarheidsonderzoek gaat niet verder dan het aanreiken van omgevingsdata. De (omgevings)indicatoren in beide instrumenten tonen

evoluties van factoren en actoren die deel uitmaken van de maatschappelijke omgeving. De leefbaarheidsmonitor is één van de instrumenten die o.m. input geeft aan de omgevingsanalyse, als onderdeel van een strategisch traject.

Kortom, in het mobiliteitsonderzoek is mobiliteitsgedrag het hoofdobjectief van het onderzoek; bij de leefbaarheidsmonitor maakt het slechts een deel uit van de achtergrondvragenlijst.



<sup>1</sup> MODAL SPLIT IS DE VERDELING VAN DE (PERSONEN-) VERPLAATSINGEN OVER DE VERVOERWIJZEN (MODALITEITEN).

### De resultaten vergeleken met elkaar

Onderstaande tabel geeft de resultaten van het aantal vervoersmodi per gezin. De vraag luidt in beide onderzoeken als volgt : over hoeveel auto's, moto's/bromfietsen, fietsen en abonnementen openbaar vervoer beschikt het gezin waar je deel van uitmaakt? Met gezin bedoelen we alle personen waarmee je samen een huishouden vormt en waarmee je momenteel onder hetzelfde dak woont (ook geleaste auto's en bedrijfswagens die het gezin kan gebruiken tellen mee).

Zoals gezegd, willen we kijken of we de cijfers van het mobiliteitsonderzoek van 2012 kunnen updaten met de cijfers van de leefbaarheidsmonitor 2014.

Om beide te kunnen vergelijken, moet rekening worden gehouden met de betrouwbaarheidsintervallen. Voor Gent is er een toename van het aandeel Gentenaren

zonder auto van 9% (betrouwbaarheidsinterval 7,3 - 11,5) naar 14% (betrouwbaarheidsinterval 11,8 -15,8). Voor de 19de eeuwse gordel is de stijging nog sterker: van 11% (7,2 -15,6) naar 21% (16,4 -25). De betrouwbaarheidsintervallen voor de twee metingen overlappen elkaar niet, er is dus een stijging van het aantal Gentenaren zonder auto. Alleen, op twee jaar tijd is dit een enorme shift. En stelt vragen bij de wetenschappelijkheid van deze resultaten. Besluit mag evenwel niet zijn dat het ene onderzoek beter of slechter is dan het andere. De vraag die we ons moeten stellen is : "Wat is het juiste cijfer, wat verklaart deze shift?". Is het effectief zo, of kan het eveneens aan de onderzoeken liggen. Meer kennis over steekproeftrekking, methodiek en responsgraden kunnen een eerste antwoord bieden.

**TABEL 1:**  
AANTAL VERVOERSMODI PER GENT GEZIN NAAR STADSDEEL, VERGELIJKING  
TUSSEN LEEFBAARHEIDSMONITOR EN MOBILITEITSONDERZOEK.

|                  | Kernstad |      | Noordoost |      | 19 <sup>de</sup> eeuwse gordel |      | Zuidwest |      | Totaal |      |
|------------------|----------|------|-----------|------|--------------------------------|------|----------|------|--------|------|
|                  | M        | L    | M         | L    | M                              | L    | M        | L    | M      | L    |
| <b>0</b>         | 12,4     | 17,4 | 6,6       | 8,9  | 11,4                           | 20,7 | 6,1      | 3,2  | 9,4    | 13,8 |
| <b>1</b>         | 24,8     | 25,7 | 14,9      | 16,3 | 22,8                           | 21,2 | 15,2     | 14,4 | 19,7   | 19,5 |
| <b>2</b>         | 30,6     | 31,5 | 30,2      | 24,5 | 28,8                           | 27,8 | 30,8     | 28,1 | 29,9   | 27,7 |
| <b>3 of meer</b> | 32,3     | 25,3 | 48,2      | 50,3 | 37                             | 30,4 | 47,9     | 54,4 | 41,1   | 39   |

**BRON:**

LEEFAARHEIDSMONITOR 2014, STAD GENT (L) EN MOBILITEITSONDERZOEK 2012, STAD GENT (M).

## Nood aan kennis over de steekproeftrekking, methodiek en responsgraden

### Steekproeftrekking en methodiek toegelicht

Voor beide onderzoeken zijn de gegevens verzameld via een schriftelijke postenquête op adres (op naam) met respons verhogende maatregelen (methode Dillman D.A.). Voor het mobiliteitsonderzoek is naast de vragenlijst ook aan een steekproef gevraagd om een verplaatsingsdagboek bij te houden. Deze laatste is een intensieve oefening. Voor beide onderzoeken bestond de mogelijkheid om de vragenlijst online in te vullen.

Voor beide onderzoeken is de populatie de bevolking van Gent vanaf 10 t.e.m. 79 jaar. De nauwkeurigheid van de resultaten is afhankelijk van de steekproefgrootte. Des te groter de steekproef, des te nauwkeuriger zal het resultaat zijn. Voor de grootte van de steekproef is rekening gehouden dat de resultaten representatief moeten zijn voor leeftijd en geslacht alsook voor de gehele stad en 4 deelgebieden (Gent kernstad, Gent 19de eeuwse gordel, Gent Zuidwest en Gent Noordoost). Resultaten gewenst met een betrouwbaarheidsinterval van 95% en een foutenmarge van 5%. Leefbaarheidsmonitor heeft nog enkele bijkomende voorwaarden: resultaten moeten eveneens representatief zijn naar migratieachtergrond van de respondent en voor de gehele stad is geen betrouwbaarheidsinterval van 95% gevraagd, maar van 97% met een foutenmarge van 3%.

Voor beide onderzoeken is er gewerkt met een gestratificeerde aselecte steekproef, waarbij voor het mobiliteitsonderzoek 6556 Gentenaren zijn aangeschreven en voor de leefbaarheidsmonitor 6069 Gentenaren.

### Respons is een zeer belangrijke parameter!

Respons kan selectief zijn. In sociaal wetenschappelijk onderzoek heb je voor klassieke gestratificeerde survey 's met een respons van 30 à 40 % nog steeds mogelijkheid tot representatieve resultaten. Representatieve resultaten wil zeggen dat je resultaten niet enkel en alleen opgaan voor jouw steekproef, maar dat je ze mag veralgemenen naar de werkelijke populatie.

39% van de Gentenaren die de vragenlijst van het mobiliteitsonderzoek hebben gekregen, hebben deze ingevuld. 7% deed dit online. Uiteindelijk bedroeg de respons 34%: een aantal teruggestuurde vragenlijsten waren onvoldoende ingevuld zodat ze niet bruikbaar waren voor verwerking.

Voor de laatste editie van de leefbaarheidsmonitor heeft 40% van de Gentenaren die een vragenlijst in de bus hadden gekregen, deze ook teruggestuurd. 5% vulde de vragenlijst online in. 1% van de teruggestuurde vragenlijsten was niet bruikbaar zodat de uiteindelijke respons 39% bedroeg. Dit is het hoogste percentage van de 4 metingen en is voor sociaal wetenschappelijk onderzoek aanvaardbaar goed.

Toch, zowel voor mobiliteitsonderzoek als voor de leefbaarheidsmonitor heeft zo'n 60 à 65% niet deelgenomen aan het onderzoek.



**TABEL 2:**  
OVERZICHT VAN ONDER- EN OVERREPRESENTATIE VAN DE STEEKPROEF  
VOOR LEEFBAARHEIDSMONITOR EN MOBILITEITSONDERZOEK.

| Hogere responsgraad     |                                       |
|-------------------------|---------------------------------------|
| Mobiliteitsonderzoek    | Leefbaarheidsmonitor                  |
| <b>vrouwen</b>          | <b>Belgen</b>                         |
| 30-39 jarigen           | 50-79 jarigen                         |
| 50-69 jarigen           | Gent Noordoost                        |
|                         | Gent Zuidwest                         |
| Lagere responsgraad     |                                       |
| Mobiliteitsonderzoek    | Leefbaarheidsmonitor                  |
| 10-19 jarigen           | Gent 19de eeuwse gordel               |
| 70-79 jarigen           | 10-34 jarigen                         |
| Gent 19de eeuwse gordel | Personen met een migratie-achtergrond |

**BRON:**  
LEEFAARHEIDSMONITOR 2014, STAD GENT (L) EN MOBILITEITSONDERZOEK 2012, STAD GENT (M).

### Zelf bij goede respons nagaan of deze niet selectief is!

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

Volgende tabel geeft het beperkte selectie-effect weer van beide onderzoeken.

Het onderwerp van het onderzoek kan selectieve respons bepalen (bv. onderzoek naar de mooiste wagen) alsook de methode (bv. enkel de mogelijkheid laten om de enquête online in te vullen) van bevraging en de incentive (bv. belonen met een citytrip naar Parijs versus geven van een aantal husvuilzakken). Het is dus belangrijk om bij iedere stap van het onderzoek even stil te staan of je geen selectie introduceert.

### Selectie-effect gedeeltelijk wegwerken via weggingen

Van de respondenten worden profielen gemaakt op basis van leeftijd, geslacht, woonplaats en migratie achtergrond. Deze profielen zijn reeds opgemaakt voor de Gentse bevolking en kunnen dus met elkaar worden vergeleken. De profielen die meer en minder voorkomen

in de steekproef krijgen gewichten toegewezen zodat ze in een zelfde verhouding voorkomen in de steekproef als in de werkelijke bevolking. Weggingen zijn een interessant instrument om de representativiteit te verhogen, maar kunnen wel resulteren in grotere betrouwbaarheidsintervallen.

De weggingen brengen ons tot de representativiteit van de leefbaarheidsmonitor voor de stad Gent, die 98% draagt. Voor de verschillende stadsdelen bereiken we een representativiteit van 96%. Het betrouwbaarheidsniveau geeft weer hoe vaak het werkelijke percentage van de populatie dat een antwoord zou kiezen, binnen deze foutemarge ligt, m.a.w. welke mate we erop kunnen vertrouwen dat de antwoorden die de respondenten hebben ingegeven, correct zijn. Concreet betekent dit dus dat telkens we een antwoordpercentage in de steekproef zien, we er 95% zeker van kunnen zijn dat het werkelijke percentage (van de gehele Gentse populatie) maximaal 2,1% afwijkt in negatieve of positieve zin.

De weggingen in het mobiliteitsonderzoek brengen ons tot een representativiteit voor de gehele stad van 97,9% en voor de stadsdelen variërend van 96,2% en 95,4%.

Qua representativiteit hebben beide onderzoeken hun vooropgestelde doelstellingen behaald.



### Wat niet gecorrigeerd kan worden...

Algemeen in sociaal wetenschappelijk onderzoek wordt opleidingsniveau gezien als een parameter om gedrag in een bepaalde mate te gaan verklaren. Dit zou ook kunnen voor mobiliteitsgedrag maar ook wat betreft het beleven van de leefbaarheid van de buurt.

Tot de Census 2011 is er geen ontsluiting van administratieve data rond opleidingsniveau. Deze laatste kon men als bestuur enkel kennen via bevraging van bevolking.

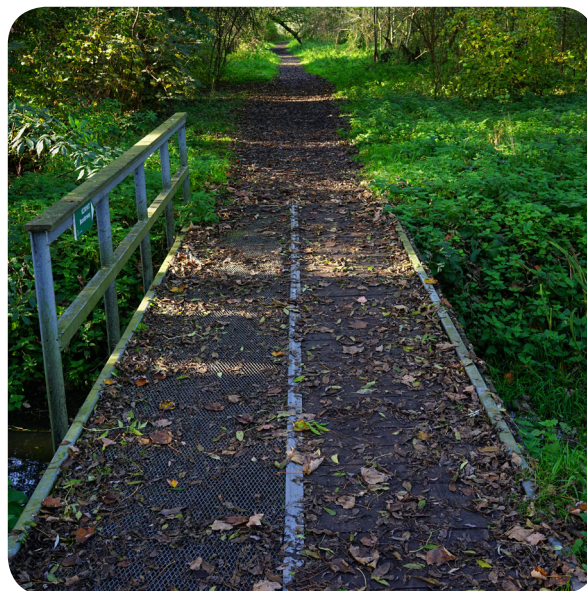
Begin 2015 zijn de resultaten van de Census 2011 gepresenteerd. De census is exhaustief, d.w.z. is niet gebaseerd op streekproeftrekking. Het is de vroegere volks- en woningtelling waarbij iedere inwoner van België wordt bevraged. De editie van 2011 is evenwel geen bevraging meer, maar is gebaseerd op administratieve databanken waaruit informatie wordt gehaald. De laatste editie geeft voor iedere Belgische gemeente informatie over het aandeel van de bevolking van 20 jaar of ouder met een diploma van het hoger onderwijs.

Voor de hoger geschoolden kan dus een vergelijking maken tussen Census 2011 en de twee enquêtes. Vergelijking gaat niet helemaal op. Voor de census is er een duidelijke leeftijdsbepaling: vanaf 20 jaar en dit voor alle individuen. Voor de enquêtes wordt gepeild naar diploma van gezinshoofd indien respondent nog leerling/student is en meet men eerder het opleidingsniveau op gezinsniveau i.p.v. individueel niveau.

Uit de literatuur weten we dat enquêtes makkelijker worden beantwoord door de middenklasse en hoger geschoolden. Deze cijfers tonen aan dat dit voor de Gentse enquêtes ook zo is.

Maar opnieuw, op basis van deze cijfers moeten men niet de reflex hebben om beide onderzoeken in de vuilbak te dumpen en af te stappen van enquêtering als instrument om cijfers te verzamelen.

Maar hoe gaan we er dan wel mee om?



**TABEL 3:**  
OPLEIDINGSNIVEAU VAN DE GENTENAAR, VERGELIJKING VAN  
LEEFBAARHEIDSMONITOR, MOBILITEITSONDERZOEK EN CENSUS 2011

| hoogst behaald diploma | LFBHM 2003 | LFBHM 2006 | LFBHM 2010 | Census 2011 | MOB 2011 | LFBHM 2014 |
|------------------------|------------|------------|------------|-------------|----------|------------|
| <b>lager geschoold</b> | 15,1       | 10,1       | 10,3       |             | 18       | 11,4       |
| <b>midden</b>          | 47,7       | 42,9       | 43,1       |             | 27       | 42,1       |
| <b>hoger geschoold</b> | 37,2       | 47         | 46,6       | 36,1        | 55       | 46,7       |

**BRON:**  
LEEFBAARHEIDSMONITOR 2014, STAD GENT (LFBHM) EN MOBILITEITSONDERZOEK 2012 (MOB), STAD GENT (M) EN CENSUS 2011, ALGEMENE DIRECTIE STATISTIEK.

## Hoe gaan we best om met dit surveymateriaal?

### Voorbeeld 1

Een Gents gezin bezit gemiddeld 1,2 wagens en 2,6 fietsen. 88% van de gezinnen beschikt over minstens 1 wagen, 19 % bezit een bedrijfswagen. In het centrum bezit 18% van de gezinnen geen wagen. In de kernstad heeft 12,4% van de gezinnen geen fiets. Deze cijfers komen uit het mobiliteitsonderzoek van 2012.

Voor een update van de cijfers naar 2014 met leefbaarheidsmonitor, bekomen we volgende cijfers:

Een Gents gezin bezit gemiddeld 1,3 wagens en 2,4 fietsen. 86% van de gezinnen beschikt over minstens 1 wagen. Voornamelijk voor de kernstad zijn er andere cijfers: 24% van de gezinnen heeft geen wagen en 17% heeft geen fiets.

Van waar komt dit verschil? Kan er op twee jaar tijd zo'n duidelijke trend plaatsvinden? Een eerste reflex is hier na te gaan of er geen verschillen zijn in gedrag voor een aantal persoonskenmerken zoals geslacht, leeftijd, opleidingsniveau,...

De leefbaarheidsmonitor laat toe analyses naar een aantal achtergrondvariabelen door te voeren.

Zo is er een positieve correlatie tussen opleidingsniveau en autobezit: hoger opleidingsniveau gaat samen met hoger autobezit. Laaggeschoolden hebben vaker geen auto in het gezin en minder vaak 2 auto's.

Tussen afstand werkplaats en opleidingsniveau is er eveneens een positieve correlatie.

Net zoals voor de auto is er voor fietsbezit eveneens een positieve correlatie.

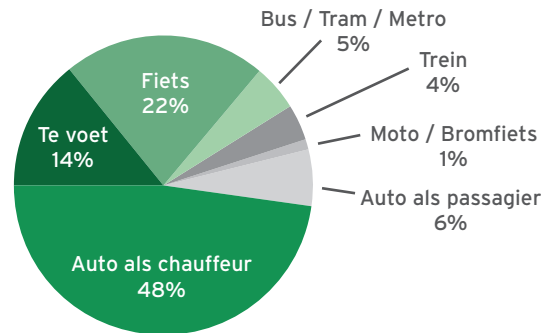
Voor het bezit van tram- en busabonnementen is het omgekeerde het geval; hiervoor is er een negatieve correlatie met opleidingsniveau.

Een kritische blik op opleidingsniveau heeft ons er reeds op gewezen dat er een overrepresentatie is in de steekproeven van hoger geschoolden. Het gemiddeld aantal wagens in het gezin zal vermoedelijk in realiteit lager liggen dan wat uit steekproef blijkt.

### Voorbeeld 2: Modal split van Gentenaren

Het mobiliteitsonderzoek geeft inzage in het verplaatsingsgedrag van Gentenaren. Het gaat over alle verplaatsingen, dus school/werk maar ook vrije tijd. Deze cijfers zijn het resultaat van analyses uit de verplaatsingsdagboeken die derespondenten bijhielden. Dit dagboek is uniek, leefbaarheidsmonitor heeft deze info niet.

**GRAFIEK 1:**  
MODAL PLIT VAN DE GENTENAREN, ALLE GENTENAREN,  
OP BASIS VAN VERPLAATSDAGBOEK

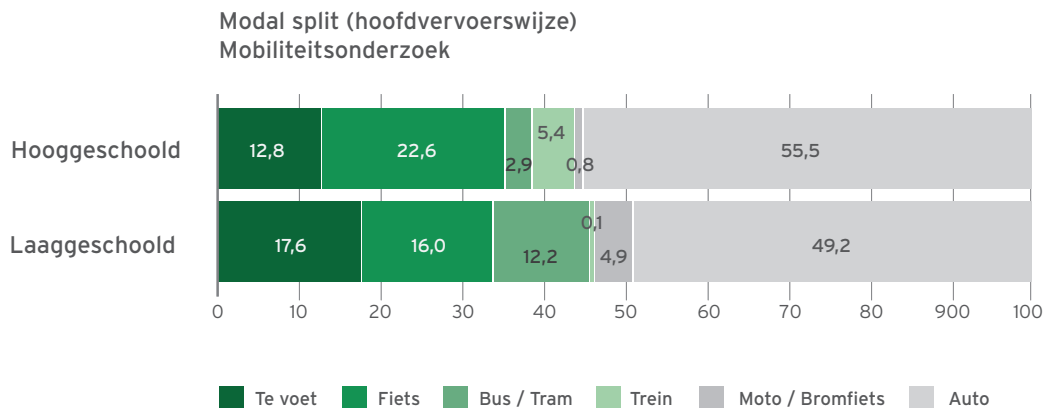


**BRON:**  
MOBILITEITSONDERZOEK 2012, STAD GENT .

Per dag zijn er in Gent zo'n 650.000 verplaatsingen. Gentenaren verplaatsen zich per dag gemiddeld 2,9 tot 3,2 keer. Bijna de helft van ALLE verplaatsingen gebeurt met de wagen (als chauffeur), één op vijf met de fiets, 14% te voet en 9% met het openbaar vervoer.

Op basis van sociaal wetenschappelijk onderzoek weten we dat gedrag verschillend kan zijn naar opleidingsniveau. Dus belangrijk om te analyseren.

**GRAFIEK 2:**  
MODAL SPLIT NAAR OPLEIDINGSNIVEAU OP BASIS VAN VERPLAATINGS DAGBOEK, 2012



**BRON:**  
MOBILITEITSONDERZOEK 2012, STAD GENT.

Bovenstaande grafiek toont een duidelijk verschil in verplaatsingsgedrag naar opleidingsniveau. Hooggeschoolden nemen meer de wagen dan laaggeschoolden. Lager geschoolden verplaatsen zich meer met openbaar vervoer dan hoger geschoolden. Maar trein wordt voornamelijk genomen door hoger geschoolden.

Dit wetende geef je een indicatie in welke richting de modal split van de steekproef kan verschillen van de werkelijkheid (we hebben meer hoger geschoolden in de steekproef, dus vermoedelijk een kleine overschatting van gebruik, wagen, fiets en trein).

### De kracht van achtergrondvariabelen

Besluitend, gezien enquêtes in het algemeen een bias hebben qua opleidingsniveau, is het belangrijk om na te gaan of de resultaten verschillend zijn naar opleidingsniveau. Indien er geen significante verschillen zijn kunnen de resultaten van de steekproef overgenomen worden als gemiddelde van de gehele Gentse bevolking. Zo is er geen significant verband naar opleidingsniveau en hoe tevreden respondenten zijn met de afstand tot de bus of tram. Ook is er geen verband tussen opleidingsniveau en de mate waarin respondenten al dan niet akkoord zijn met de uitspraak 'er is voldoende parkeerplaats in mijn buurt'.

Indien er wel significante verschillen zijn, zoals bij modal split en opleidingsniveau, dan kan men niet zomaar de gemiddelden van de steekproef overnemen als gemiddelde voor de gehele Gentse bevolking.

### De kracht van de methodiek

Als uitsmijter, het belang van de methodiek. Verplaatsingsgedrag in de leefbaarheidsmonitor wordt gemeten via volgende vragen:

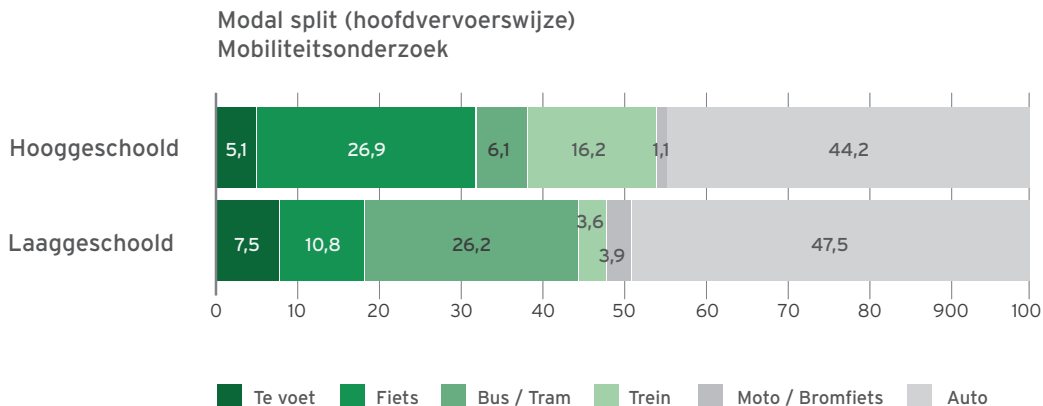
- Hoe verplaats jij je meestal in je vrije tijd? Geef enkel belangrijkste vervoermiddel aan. Het belangrijkste vervoermiddel is het middel waarmee je de langste afstand aflegt. Vakanties tellen niet mee.
- Hoe verplaats jij je meestal naar en van je werk? Duid één vervoermiddel aan, namelijk het vervoermiddel waarmee je de langste afstand aflegt.

Het nadeel van zo'n vraagstelling is dat de respondent moet steunen op zijn geheugen, en een aantal belangrijke vervoersmodi niet mee kan opnemen in zijn antwoord. Bijvoorbeeld: respondent verplaatst zich naar de bakker om de hoek meestal te voet. Maar doorgaans bezoekt hij de bakker in een tussenstop van het werk, is hij met de fiets. Als het regent, neemt hij de auto. Respondent zal bij de vraag: "Hoe verplaatst u zich doorgaans naar de bakker?" Antwoorden met: "Te voet". Het is ook zo dat enquêteonderzoek gevoelig is aan sociaal wenselijk gedrag: respondent is geneigd eerder te antwoorden met gedrag dat sociaal wenselijk is.

Het mobiliteitsonderzoek is een combinatie tussen vragen en het bijhouden van een verplaatsingsdagboek. In dit verplaatsingsdagboek houden respondenten systematisch al hun verplaatsingen en ritten bij, samen met vele andere gegevens over hun verplaatsingen. Een dergelijk dagboek moet zorgvuldig opgezet worden, om



**GRAFIEK 3:**  
MODAL SPLIT NAAR OPLEIDINGSNIVEAU OP BASIS VAN ENKELE  
EENVOUDIGE VRAGEN IN KLASSIEKE VRAGENLIJST, 2014



**BRON:**  
LEEFBAARHEIDSMONITOR 2014.

complete, representatieve en correcte gegevens te kunnen verzamelen. De respondent kreeg van te voren mee op welke dag zij hun verplaatsingen zouden moeten bijhouden. Dit heeft als groot voordeel dat onderrapportage wordt voorkomen. Bovendien zorgt het er voor dat de rapportage minder subjectief wordt, doordat ogenschijnlijke onbelangrijke details op het moment van voorkomen niet opgemerkt wordt (vb. tussenstops of gebruik van verschillende vervoersmodi voor 1 traject). Dit instrument is minder onderhevig aan sociaal wenselijk gedrag.

Bovenstaande grafiek wordt vergeleken met grafiek 2. De modal split in bovenstaande grafiek is verkregen op basis van een klassieke vragenlijst, grafiek 2 op basis van een verplaatsingsdagboek. Kortweg, een vergelijking tussen enerzijds retrospectief gedrag en anderzijds effectief gedrag.

De resultaten van de leefbaarheidsmonitor tonen aan dat respondenten geneigd zijn sociaal wenselijk te antwoorden en dat er details zijn die worden vergeten. In het leefbaarheidsmonitor wordt er meer verplaatst met het openbaar vervoer dan dat blijkt uit mobiliteitsonderzoek aan de hand van een dagboek. De verplaatsingen worden dan door de respondenten en methoden in leefbaarheidsmonitor vergeten.

Ook naar opleidingsniveau zijn er verschillen: hogeschoolden verplaatsen zich minder met de fiets en meer met de auto dan ze denken. Ze verplaatsen zich eveneens minder met het openbaar vervoer en meer te voet dan ze denken.

Het verplaatsingsdagboek toont effectief zijn nut voor mobiliteitsonderzoek. In vragenlijsten die veel thema's coveren is het onmogelijk om dagboeken te laten bijhouden, omdat deze nu eenmaal zeer tijdsintensief zijn om in te vullen.





# COLOFON

v.u. Burgemeester Daniël Termont,  
Botermarkt 1, 9000 Gent

**Teksten:** Stad Gent

**Fotografie:** Stad Gent

**Wettelijk depotnummer:** D/2015/0341/11

**Meer informatie:**

Over de dienstverlening van de stadsdiensten en  
het stadsbestuur van Gent:

Gentinfo 09 210 10 10 of [gentinfo@stad.gent](mailto:gentinfo@stad.gent)

van maandag tot en met zaterdag van 8 tot 19 uur

Over het onderzoek en de onderzoeksresultaten:

Data en Informatie: 09 266 82 00 of [statistiek@stad.gent](mailto:statistiek@stad.gent)  
[stad.gent/gentincijfers](http://stad.gent/gentincijfers)

Deze publicatie kwam tot stand met de steun van



**Vlaanderen**  
verbeelding werkt

