

Hoofdstuk 5

Mobiliteit

Aan de basis van de keuze van de indicatoren ligt een visie op een wenselijke toekomst voor een Vlaamse groot- of centrumstad. Die visie beschrijft over de verschillende domeinen heen wat zou moeten gebeuren of aanwezig zijn om in die gewenste richting te evolueren. We spreken daarom over generieke bekommernissen en intenties. Meer info vind je in de Inleiding, punt 3. De volledig uitgeschreven visie staat op gemeente-en-stadsmonitor.vlaanderen.be.

Hoofdstuk 5 bevat indicatoren die evoluties op het vlak van mobiliteit opvolgen. In een duurzame stad, waar functies zoals wonen, werken, school lopen en winkelen goed bereikbaar zijn, en dit met verschillende vervoersmodi, kan een uitgebouwd, goed uitgerust, toegankelijk en veilig netwerk duurzame verplaatsingen stimuleren. Onderstaande indicatoren beschrijven in hoeverre stadsbewoners milieuvriendelijke voertuigen bezitten of welke vervoersmodi zij gebruiken voor verplaatsingen. Andere indicatoren geven een indicatie hoe stadsbewoners het mobiliteitsnetwerk percipiëren en hoe veilig dit netwerk effectief is. De overige indicatoren beschrijven onder andere hoe stadsbewoners de bereikbaarheid van hun centrum ervaren en hoe het zit met autobezit en lidmaatschappen voor autodelen in de stad.

INDICATOR	Link met intenties van de visie				Pagina	
VERVOERMIDDELENBEZIT	3.2	4.3			208	
AUTODELEN	1.5	3.2	3.4	4.3	212	
MILIEUVRIENDELIJKHEID VAN HET WAGENPARK	4.3				214	
VERPLAATSINGEN IN DE VRIJE TIJD	3.2	4.3			216	
VERPLAATSINGEN TUSSEN WOONPLAATS EN WERK/ SCHOOL	3.2	4.3			220	
VERPLAATSINGEN TUSSEN WOONPLAATS EN WERK/ SCHOOL: TIJDSDUUR EN AFSTAND	3.2	4.3			224	
DUURZAAM VERPLAATSGEDRAG KORTE AFSTANDEN	3.2	4.3			226	
FIETSVRIENDELIJK KARAKTER VAN DE BUURT	3.1	3.2	3.5	3.6	3.7	228
VERKEERSVEILIGE BUURT	2.8	3.2	3.5	3.6	3.7	230
BEREIKBAARHEID VAN HET CENTRUM VAN DE STAD MET DE FIETS EN HET OPENBAAR VERVOER	3.1	3.2				232
VERKEERSSLACHTOFFERS	2.8	3.7				234
VERKEERSSLACHTOFFERS BIJ FIETSERS EN VOETGANGERS	2.8	3.7				236
TOEGANKELIJKHEID BUSHALTES IN DE STAD	3.6					238
VOLDOENDE OPENBAAR VERVOER IN DE BUURT	1.1	3.2	5.7			240
VOLDOENDE PARKEERPLAATSEN	1.1	3.2	5.7			242
TEVREDENHEID OVER DE STAAT VAN DE WEGEN, VOET- EN FIETSPADEN IN DE STAD	3.2	3.5	3.7			244

Definitie

Aandeel (%) van de gezinnen dat in het bezit is van een auto/moto of bromfiets/fiets/elektrische fiets/ bakfiets of fietskar/abonnement openbaar vervoer/ lidmaatschap autodelen.

In de survey van de Stadsmonitor werd in 2017 volgende vraag voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: '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 momenteel onder hetzelfde dak woont.)'.

De respondenten kunnen het aantal aanduiden voor auto's, moto's/bromfietsen, fietsen, elektrische fietsen, bakfietsen/fietskar, abonnementen openbaar vervoer (NMBS, De Lijn) en lidmaatschap autodelen.

Toelichting

Deze indicator is relevant voor 2 intenties. De eerste intentie heeft betrekking op het realiseren van een multimodale bereikbaarheid (intentie 3.2). In een duurzame en leefbare stad bereiken inwoners functies zoals culturele en vrijetijdsvoorzieningen vlot met verschillende vervoersmodi. De stad beschikt over een uitgebouwd en veilig netwerk van zachte mobiliteit: een voetgangers-, een fiets- en een trage wegennetwerk, dat actief wordt ingezet als stimulans voor het voetgangers- en fietsverkeer. Op knooppunten kan men vlot overstappen van het ene vervoermiddel naar het andere. De indicator is eveneens verbonden met intentie 4.3 die handelt over het stimuleren van ecologisch gedrag. Kiezen om te voet of met de fiets te gaan of met het openbaar vervoer is een ecologische keuze met impact op de ruimte in de stad (minder auto's) en met impact op de vervoersstromen (daling autogebruik, ...).

De indicator kan samen worden gelezen met andere indicatoren zoals [Autodelen](#), [Verplaatsingen in de vrije tijd](#), [Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school](#), [Verkeersveilige buurt](#), [Voldoende openbaar vervoer in de buurt](#) en [Duurzaam verplaatsingsgedrag korte afstanden](#).

84% van de gezinnen in de centrumsteden heeft minstens 1 wagen. In Aalst, Hasselt, Roeselare, Kortrijk en Genk is dat zelfs het geval bij minstens 9 op de 10 gezinnen. In Leuven, Antwerpen en Oostende bij minder dan 8 op de 10 gezinnen. 10% van de gezinnen heeft minstens 1 motor of bromfiets in huis. Een gewone fiets is aanwezig bij 82% van de gezinnen uit de centrumsteden. Het hoogste fietsbezit wordt genoteerd in

Mechelen, Roeselare, Sint-Niklaas, Turnhout en Brugge. Antwerpen en Oostende tellen het grootste aandeel fietsloze gezinnen. De elektrische fiets heeft op korte termijn zijn plaats gevonden bij 13% van de gezinnen. Uitschieters hier zijn Hasselt, Turnhout en Brugge. In de grootsteden Gent en Antwerpen ligt het bezit van elektrische fietsen lager dan gemiddeld. 4% van de gezinnen beschikt over een bakfiets. 45% van de gezinnen heeft minstens 1 abonnement voor het openbaar vervoer. In Antwerpen, Oostende, Gent en Leuven heeft meer dan de helft van de gezinnen minstens 1 abonnement. Genk, Sint-Niklaas, Kortrijk, Turnhout en Roeselare zitten hier (ruim) onder het gemiddelde. Lidmaatschap van autodelen is beperkt in de meeste steden. Enkel in Mechelen, Antwerpen, Leuven en Gent heeft 3 tot 5% van de gezinnen zo een lidmaatschap.

In vergelijking met het Vlaams gemiddelde ligt het autobezit in de centrumsteden 8 procentpunten lager. Het bezit van fietsen en elektronische fietsen ligt in de steden telkens 5% lager dan in het Vlaamse Gewest. Abonnementen voor openbaar vervoer zijn wel meer verspreid bij de gezinnen in de steden.

In vergelijking met 2011 is het autobezit bij gezinnen min of meer stabiel gebleven in de centrumsteden. In Genk en Aalst steeg het nog enkele procentpunten. Enkel in Roeselare, Gent en Leuven daalde het een beetje. Het bezit van moto's of bromfietsen daalde met 2 procentpunten. Het fietsbezit bij gezinnen nam licht toe. Sterkste stijgers waren Antwerpen, Leuven en Gent. Het aantal gezinnen met minstens 1 abonnement voor het openbaar vervoer bleef stabiel in vergelijking met 2011, maar daalde wel 5 procentpunten als vergeleken wordt met 2014. In Genk, Oostende, Sint-Niklaas en Roeselare was de daling het scherpst. Het aandeel gezinnen met een bakfiets bleef min of meer stabiel in vergelijking met 2014.

Autobezit in het gezin ligt hoger bij mannelijke respondenten, hoger opgeleide respondenten, Belgische respondenten, respondenten met betaald werk en respondenten die eigenaar zijn van een eigen woning. Het ligt lager bij respondenten die ouder zijn dan 75 jaar. We noteren een hoger bezit van moto's of bromfietsen bij de gezinnen van mannelijke en Belgische respondenten. Het ligt ook hoger bij respondenten met betaald werk, een eigen woning en bij de middencategorie voor opleiding. Fietsbezit ligt gemiddeld hoger als de respondent een man is, hoger opgeleid is, jonger is dan 65 jaar, de Belgische nationaliteit heeft, betaald werk heeft of eigenaar is van een eigen woning. Het ligt ook hoger bij gezinnen met kinderen in vergelijking met die zonder kinderen. Elektronische fietsen zijn vaker in het bezit van het gezin bij respondenten tussen 55

en 75 jaar, met Belgische nationaliteit, zonder betaald werk en/of eigenaars van een eigen woning. Bakfietsen komen vaker voor in het gezin bij respondenten tussen 25 en 44 jaar, met een hogere opleiding, betaald werk, of met kinderen in het gezin (vooral samenwonenden met kinderen). Abonnementsbezit openbaar vervoer ligt gemiddeld hoger in gezinnen waar de respondent lager opgeleid is, geen Belgische identiteit heeft, geen betaald werk heeft of huurder is. Lidmaatschap autodelen bij gezinnen ligt hoger bij respondenten tussen 25 en 45 jaar, hoger opgeleide respondenten en bij respondenten met betaald werk.

Aandachtspunten

Voor meer uitleg over de survey Stadsmonitor en de interpretatie van de resultaten: zie leeswijzer survey.

De vraag naar het fietsbezit is in de loop der jaren licht gewijzigd. 2011: Over hoeveel fietsen beschikt het gezin waar je deel van uitmaakt? 2014: Over hoeveel fietsen/elektrische fietsen beschikt het gezin waar je deel van uitmaakt? 2017: Vraag naar fietsbezit opgesplitst in 2 vragen: a/ Over hoeveel fietsen beschikt ... en b/ Over hoeveel elektrische fietsen beschikt.

Vervoermiddelenbezit (minstens 1) bij gezinnen, van 2011 tot 2017, in %.

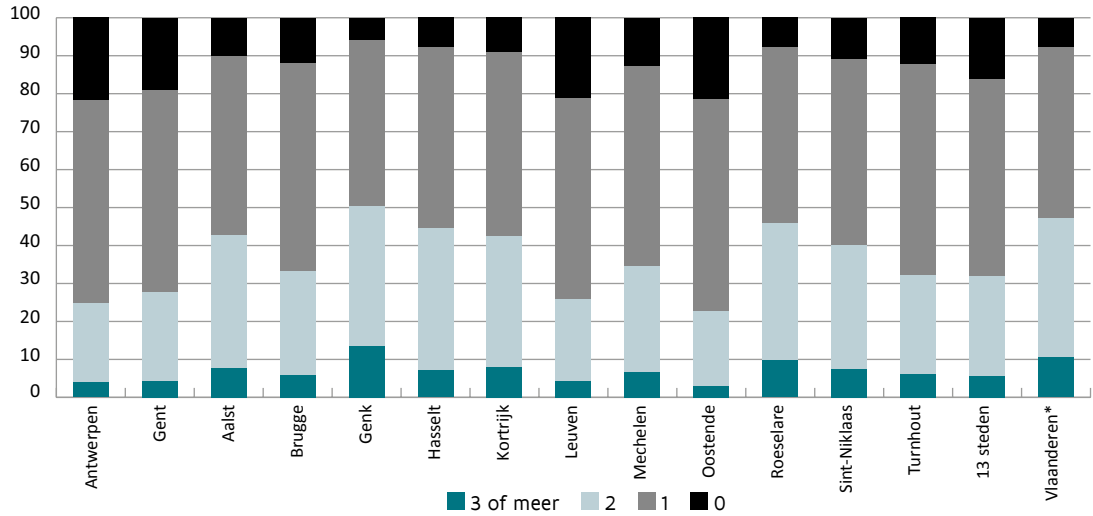
	Auto			Bromfiets			Fiets			Elektrische fiets	Bakfiets		Abonnement openbaar vervoer			Autodelen
	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2017	2014	2017	2011	2014	2017	2017
Antwerpen	78	79	78	10	10	8	75	70	78	10	5	4	50	55	50	4
Gent	82	83	81	15	12	10	78	78	82	11	5	5	53	56	51	5
Aalst	87	91	90	13	14	12	79	72	80	14	3	2	41	43	39	1
Brugge	87	88	88	17	17	12	88	81	89	20	4	4	40	43	38	1
Genk	92	93	94	15	16	13	81	71	82	15	3	2	43	44	36	2
Hasselt	90	93	92	14	15	7	86	80	85	19	5	2	20	46	44	0
Kortrijk	90	90	91	15	14	11	82	77	84	14	3	3	33	37	31	1
Leuven	81	83	79	12	11	9	79	79	82	15	6	5	52	56	56	5
Mechelen	86	88	87	10	10	7	85	81	86	13	6	3	48	51	45	3
Oostende	77	81	78	14	16	13	78	75	77	14	3	4	51	58	50	2
Roeselare	93	93	92	13	13	13	88	78	86	14	2	2	30	36	27	1
Sint-Niklaas	87	89	89	14	9	11	89	80	86	17	3	3	34	44	36	1
Turnhout	87	87	88	10	10	8	87	80	87	19	4	4	33	36	30	1
13 steden	83	85	84	12	12	10	80	75	82	13	4	4	45	50	45	3
Vlaanderen*	/	/	92	/	/	12	/	/	87	18	/	3	/	/	39	2

* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor voor 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest. De vraagstelling was identiek.

Bron: survey Gemeente- en Stadsmonitor.

VERVOERMIDDELENBEZIT

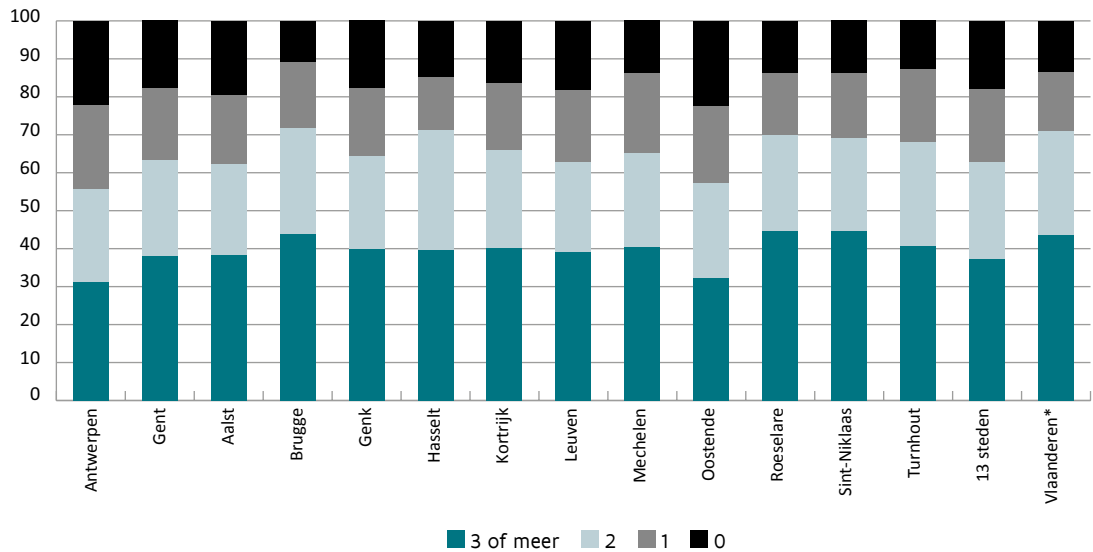
Wagenbezit bij gezinnen, in 2017, in %.



* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor voor 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest. De vraagstelling was identiek.

Bron: survey Gemeente- en Stadsmonitor.

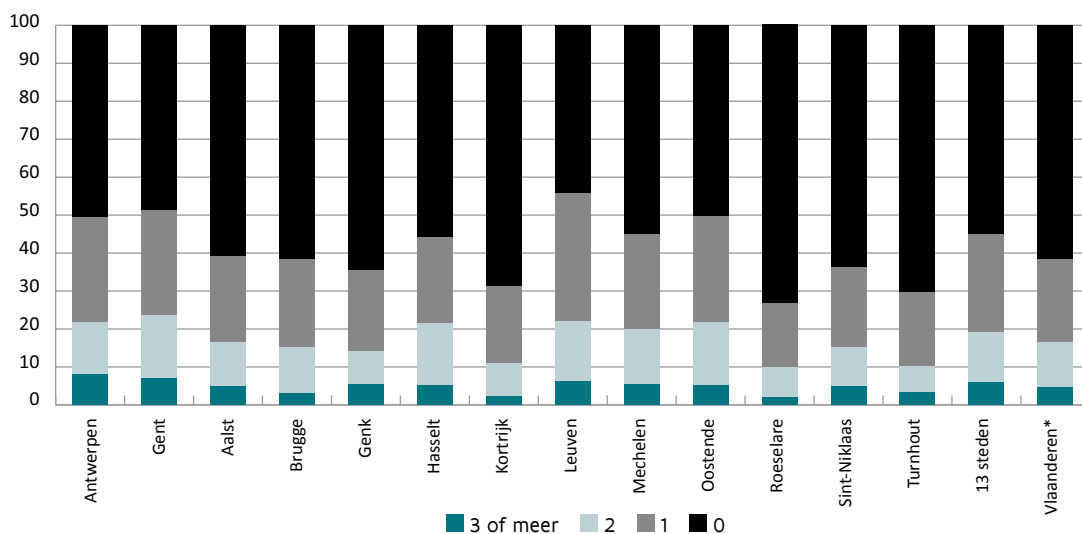
Fietsbezit bij gezinnen, in 2017, in %.



* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor voor 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest. De vraagstelling was identiek.

Bron: survey Gemeente- en Stadsmonitor.

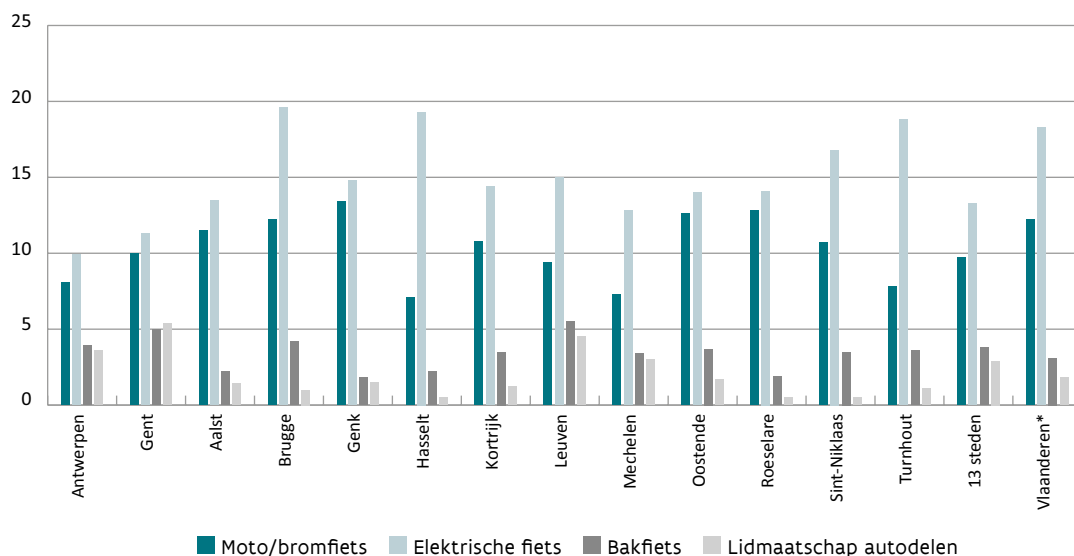
Bezit abonnement openbaar vervoer bij gezinnen, in 2017, in %.



* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor voor 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest. De vraagstelling was identiek.

Bron: survey Gemeente- en Stadsmonitor.

Bezit moto/bromfiets, elektrische fiets, bakfiets en lidmaatschap autodelen bij gezinnen, in 2017, in %.



* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor voor 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest. De vraagstelling was identiek.

Bron: survey Gemeente- en Stadsmonitor.

Definitie

Aantal leden en voertuigen per 10.000 inwoners bij autodeelinitiatieven Cambio en Cozycar.

Cambio is een autodeelbedrijf dat deelwagens aanbiedt aan particulieren en bedrijven. Cozycar is een dienst van Autodelen.net vzw die ondersteuning biedt aan bureaus die onderling willen autodelen. Beide autodeelinitiatieven zijn onder meer actief in de 13 centrumsteden.

Toelichting

Deze indicator is verbonden met verschillende intenties. De eerste intentie draait rond het geven van kansen aan nieuwe economische modellen (intentie 1.5). In de deeleconomie verschuift de focus van individueel bezit naar het collectieve bezit, een voorbeeld van zo een evolutie is de overgang van autobezit naar autodelen. Dit collectieve bezit komt eveneens aan bod bij intentie 3.4 'Meervoudig gebruik nastreven'. De indicator is eveneens verbonden met intentie 4.3 die handelt over het stimuleren van ecologisch gedrag. Autodelen is een ecologische keuze met impact op de ruimte in de stad (minder auto's) en met impact op de vervoersstromen (daling autogebruik, ...). Een laatste link kan gelegd worden met een intentie rond mobiliteit, namelijk rond het realiseren van multimodale bereikbaarheid (intentie 3.2). In de stad is er een goed uitgebouwd mobiliteitsnetwerk dat verbonden wordt via knooppunten waar je gemakkelijk van de ene vervoersmodus op de andere kan overstappen.

Deze indicator kan het best samen gelezen worden met indicatoren zoals [Vervoermiddelenbezit](#), [Milieuvriendelijkheid van het wagenpark](#) en [Bereidheid tot ecologisch gedrag](#).

In 2017 telt Cambio gemiddeld 70 leden per 10.000 inwoners in de centrumsteden en Cozycar gemiddeld 16,3 leden per 10.000 inwoners. In Vlaanderen ligt het aandeel gebruikers lager. Cambio telt er gemiddeld 20 leden per 10.000 inwoners en Cozycar ongeveer 8 leden per 10.000 inwoners.

Tussen de centrumsteden onderling zijn er grote verschillen. Met meer dan 140 leden per 10.000 inwoners tellen Gent en Leuven het grootste aandeel gebruikers bij Cambio. Ook in Mechelen, Antwerpen en Oostende ligt het ledenaandeel bij Cambio hoger dan in de overige centrumsteden, zij het minder uitgesproken. De laagste ledenaandelen vinden we in Aalst en Genk (<15 leden per 10.000 inwoners).

Bij Cozycar zijn de verschillen minder uitgesproken maar is de trend vergelijkbaar. In Leuven, Mechelen en Gent werd het grootste aandeel leden geregistreerd, ook in Antwerpen ligt het aandeel iets hoger. De laagste aandelen vinden we in Aalst en Genk (<1,5 leden per 10.000 inwoners).

In de steden met het grootste aandeel gebruikers ligt ook het aandeel autodeelvoertuigen het hoogst. Zo zijn er relatief meer autodeelvoertuigen in Leuven, Gent, Mechelen en Antwerpen. Het aantal autodeelvoertuigen is in bijna elke stad sinds 2015 toegenomen, met uitzondering van Aalst, Genk en Roeselare. De toename van het aantal voertuigen is het grootst in Leuven, Gent, Mechelen en Antwerpen.

Cambio telt ongeveer 5 keer zoveel leden als Cozycar. Maar het aantal deelvoertuigen aangeboden door beide organisaties ligt veel dichterbij elkaar. Dit doet vermoeden dat een voertuig bij Cozycar met minder leden wordt gedeeld.

Aandachtspunten

Dit overzicht is niet volledig. Er zijn een aantal peer-2-peer initiatieven zoals Drivy, Tapazz en Caramigo die actief zijn in de centrumsteden en goed zijn voor gezamenlijk ca. 2200 deelwagens en een 12.000 geregistreerden in 2017. Daarnaast zijn er nog een aantal initiatieven die enkel in Gent en Antwerpen operationeel zijn zoals Partago, Bolidés, Stapinn, Dégagé en ecomobiliteit Gent.

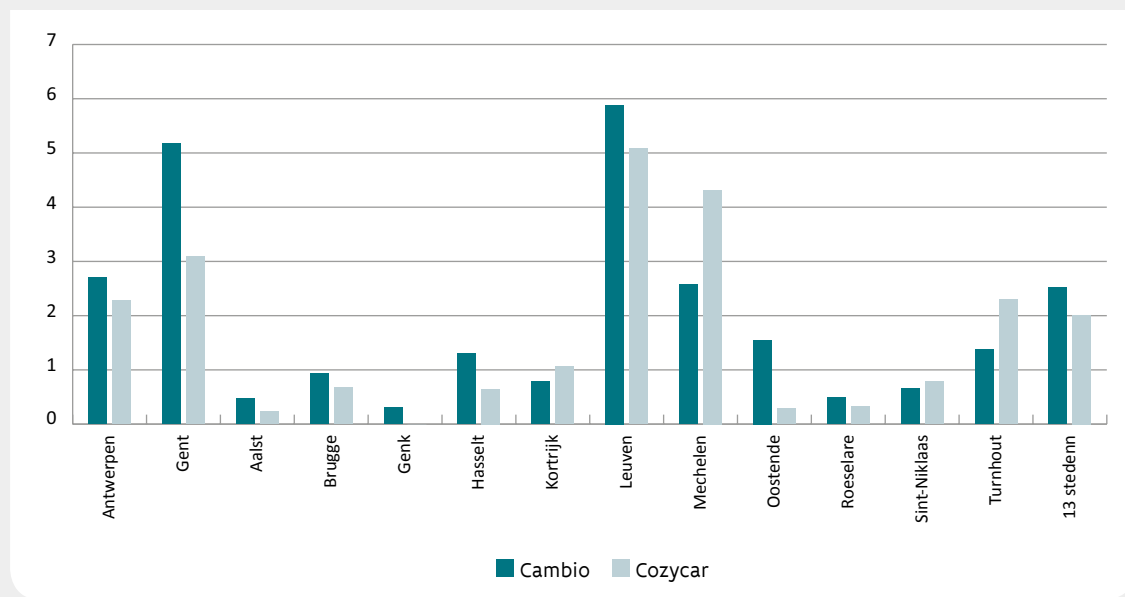
Het beeld dat deze indicator schetst, is dus onvolledig. Hier moet rekening mee worden gehouden bij de interpretatie van de cijfers.

Aandeel leden bij Cambio en Cozycar, in 2015, 2016 en 2017, per 10.000 inwoners.

	Cambio			Cozycar		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Antwerpen	40,0	48,0	57,0	11,6	15,0	19,5
Gent	118,1	141,3	162,7	15,4	20,5	25,5
Aalst	8,4	11,1	14,4	0,8	1,1	1,1
Brugge	21,9	28,0	32,3	4,2	5,7	9,4
Genk	8,2	9,9	14,4	0,3	0,3	0,5
Hasselt	27,5	29,9	32,9	2,8	3,0	3,8
Kortrijk	14,6	27,8	32,5	4,4	5,4	8,7
Leuven	106,7	123,6	143,9	23,4	27,7	40,4
Mechelen	63,6	79,0	92,9	16,2	19,9	27,5
Oostende	41,7	50,4	58,3	1,6	2,0	4,5
Roeselare	23,0	25,2	28,4	2,0	2,6	3,9
Sint-Niklaas	17,2	20,7	24,7	2,0	3,3	5,4
Turnhout	33,5	34,2	39,8	4,5	6,7	9,7
Totaal 13 steden	49,7	59,9	70,0	9,4	12,1	16,3
Vlaanderen	/	/	20,0	/	/	8,1

Bron: Autodelen.net vzw.

Aandeel voertuigen bij Cambio en Cozycar, in 2017, per 10.000 inwoners.



Bron: Autodelen.net vzw.

MILIEUVRIENDELIJKHEID VAN HET WAGENPARK

Definitie

Verdeling van het aantal personenwagens in het bezit van particulieren naar ecoscore en CO₂-uitstoot.

Van het totale personenwagenvoerpark in het bezit van particulieren zijn de ecoscore en de CO₂-uitstoot gekend. De ecoscore is een maat voor de milieuvriendelijkheid van de wagen. De score houdt rekening met de belangrijkste milieu-impacten (directe en indirecte emissies van broeikasgassen, fijn stof, stikstofoxiden, SO₂, CO, koolwaterstoffen en geluidsproductie) die het voertuig veroorzaakt. De ecoscore gaat van 0 tot 100. Een voertuig met een ecoscore lager dan 50 kan als zeer milieuvriendelijk worden beschouwd. Voertuigen met een ecoscore van meer dan 70 zijn dan weer milieuvriendelijke wagens.

De CO₂-uitstoot wordt uitgedrukt in gram per kilometer. Hoe lager de CO₂-uitstoot hoe milieuvriendelijker de wagen.

Voor meer informatie: <http://ecoscore.be>

Toelichting

In een leefbare en duurzame stad wordt ecologisch gehandeld. In de stad wordt dan ook het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen en brandstoffen gepromoot. Dit komt de kwaliteit van het stedelijke leefmilieu en de gezondheid van de inwoners en de stadsgebruikers ten goede. Deze indicator is dan ook verbonden met de intentie rond het stimuleren van ecologisch gedrag (intentie 4.3).

Deze indicator kan samen gelezen worden met [Autodelen](#), [Vervoermiddelenbezit](#) en [Bereidheid tot ecologisch gedrag](#).

In 2016 hebben bijna 2 op de 10 wagens in de centrumsteden een lage ecoscore (≤ 50) en iets meer dan een derde een ecoscore die net iets hoger ligt (51-60). Daarmee bestaat de meerderheid van het wagenpark uit voertuigen die niet als milieuvriendelijk worden beschouwd. Een kleiner aandeel van de wagens, ongeveer 1 op de 10, heeft een hoge ecoscore (>70) en worden wel als milieuvriendelijk geregistreerd.

Het aandeel wagens met een lage ecoscore (≤ 50) is ten opzichte van 2008 met 27 procentpunten afgenomen. De grootste toename in het wagenpark zit bij de wagens met een ecoscore tussen 51 en 60, die gemiddeld met 20 procentpunten zijn toegenomen, gevolgd door de wagens met een hoge ecoscore (>70) die gemiddeld met 10 procentpunten zijn toegenomen. In de individuele centrumsteden is dezelfde trend zichtbaar.

Een kwart van de wagens in de centrumsteden heeft een CO₂-uitstoot van meer dan 161 g/km en een bijna even groot aandeel een uitstoot tussen 136 en 160 g/km. Het aandeel wagens met een lagere CO₂-uitstoot, en dus milieuvriendelijker, is duidelijk kleiner.

Bij de verdeling van het personenwagenvoerpark naar CO₂-uitstoot is voornamelijk het aandeel wagens met een CO₂-uitstoot tussen 161 en 185 g/km afgenomen, er is een daling van 8 procentpunten in de centrumsteden tussen 2013 en 2016. Het aandeel wagens met de hoogste CO₂-uitstoot is minder sterk afgenomen met een daling van 4 procentpunten. Het aandeel wagens met een lagere CO₂-uitstoot is geleidelijk aan het toenemen. Dezelfde trend werd geregistreerd in de individuele centrumsteden.

In 2015 mochten producenten wagens op de markt brengen van maximum 130 g/km. Tegen 2021 daalt dit naar 95 g/km.

Ten opzichte van voorgaande jaren is de milieuvriendelijkheid van het wagenpark in de centrumsteden erop vooruit gegaan. Zowel het aandeel wagens met een lage ecoscore is afgenomen als het aandeel wagens met een hoge CO₂-uitstoot. Ondanks de verbeteringen bestaat het grootste aandeel wagens in de centrumsteden uit wagens met een lagere ecoscore en hogere CO₂-uitstoot, dit is ook het geval in Vlaanderen. Ook het totaal aantal personenwagens in de centrumsteden is toegenomen van 566.335 wagens in 2008 naar 572.138 wagens in 2016. Relatief uitgedrukt is het wagenbezit in de centrumsteden wel afgenomen van 37 wagens per 100 inwoners in 2008 naar 35 wagens per 100 inwoners in 2016. De bedrijfswagens werden niet opgenomen in deze cijfers.

Aandachtspunten

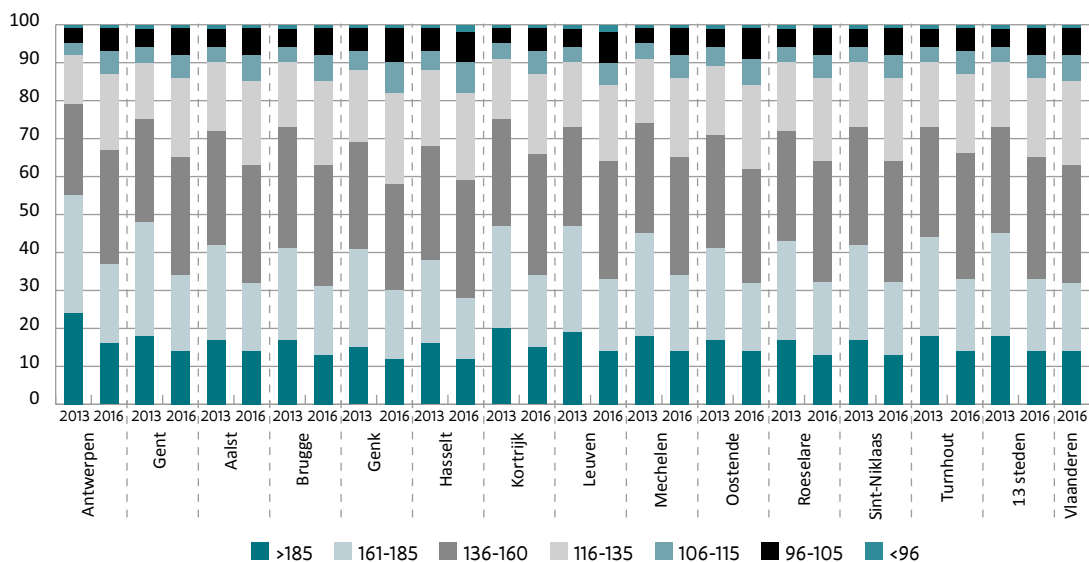
De indicator rapporteert over het totale personenwagenvoerpark van particulieren maar geeft ook informatie over de nieuw ingeschreven personenwagens. Bedrijfswagens (zowel geleased als in het bezit van een bedrijf) zijn niet mee opgenomen. De data over het wagenpark zijn afkomstig van de Dienst Inschrijvingen Voertuigen (DIV) en beschrijven telkens het park op 31 december. De emissie- en brandstofgegevens komen van de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW), Nederland.

In Antwerpen is sinds 1 februari 2017 een lage-emissiezone ingevoerd. De cijfers bij deze indicator dateren van voor de invoering waardoor effecten van deze maatregel nog niet zichtbaar zijn.

Verdeling van het totale personenwagenpark naar ecoscore, in 2008, 2013 en 2016, in %.

	<=50			51-60			61-65			66-70			>70		
	2008	2013	2016	2008	2013	2016	2008	2013	2016	2008	2013	2016	2008	2013	2016
Antwerpen	50	37	21	31	38	35	10	11	15	8	11	18	1	4	11
Gent	46	32	20	31	37	35	11	12	15	11	14	19	1	5	11
Aalst	40	24	17	34	39	34	13	14	16	12	17	20	1	6	12
Brugge	43	24	17	33	39	35	12	14	16	12	17	20	1	6	12
Genk	51	32	22	30	40	38	10	13	16	8	11	14	1	4	10
Hasselt	46	25	17	32	41	37	11	14	17	11	15	18	1	5	11
Kortrijk	47	30	20	33	39	36	10	12	15	9	15	19	1	4	10
Leuven	44	26	17	34	42	35	12	15	17	9	14	19	1	5	12
Mechelen	46	30	20	31	38	35	12	13	15	10	15	19	1	5	11
Oostende	42	24	17	34	40	35	12	14	16	11	16	19	1	6	13
Roeselare	51	29	20	30	41	38	10	13	16	9	14	17	1	4	9
Sint-Niklaas	43	27	18	32	37	34	12	13	15	11	17	20	1	6	12
Turnhout	49	30	20	31	39	37	11	13	16	9	14	18	1	4	10
Totaal 13 steden	47	30	19	32	39	35	11	13	16	10	14	19	1	5	11
Vlaanderen	/	/	19	/	/	37	/	/	16	/	/	18	/	/	11

Bron : VITO.

 Verdeling van het totale personenwagenpark naar CO₂-uitstoot, in 2013 en 2016, in %.


Bron: VITO.

VERPLAATSINGEN IN DE VRIJE TIJD

Definitie

Modale verdeling van de verplaatsingen in de vrije tijd, per vervoermiddel, in %.

In de survey van de Stadsmonitor werd volgende vraag voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: 'Hoe verplaatst je je in je vrije tijd? Kruis bij elk vervoermiddel aan hoe vaak je je daarmee verplaatst. Met vrije tijd bedoelen we de tijd die je hebt los van werk, school, huishoudelijke taken, zorg voor kinderen en/of ouderen en nachtrust.'

Volgende antwoordcategorieën waren mogelijk: 'te voet', 'met de fiets', 'met de motor/bromfiets', 'met de tram of bus', 'met de trein', 'met de auto als bestuurder', 'met de auto als passagier' en 'andere'. Voor elk van de categorieën diende de respondent aan te geven met welke frequentie hij gebruik maakte van dit vervoermiddel. De keuzemogelijkheden waren: 'nooit', 'zelden', 'af en toe', 'vaak', en 'zeer vaak/altijd'.

Wie antwoordde met 'vaak' of 'zeer vaak/altijd' werd in de teller opgenomen.

Toelichting

Deze indicator is relevant voor 2 intenties. De eerste intentie heeft betrekking op het realiseren van een multimodale bereikbaarheid (intentie 3.2). In een duurzame en leefbare stad bereiken inwoners functies zoals culturele en vrijetijdsvoorzieningen vlot met verschillende vervoersmodi. De stad beschikt over een uitgebouwd en veilig netwerk van zachte mobiliteit: een voetgangers-, een fiets- en een trage wegennetwerk, dat actief wordt ingezet als stimulant voor het voetgangers- en fietsverkeer. Op knooppunten kan men vlot overstappen van het ene vervoermiddel naar het andere. De indicator is eveneens verbonden met intentie 4.3 die handelt over het stimuleren van ecologisch gedrag. Kiezen om te voet of met de fiets te gaan of met het openbaar vervoer is een ecologische keuze met

impact op de ruimte in de stad (minder auto's) en met impact op de vervoersstromen (daling autogebruik, ...).

De indicator kan samen worden gelezen met andere indicatoren zoals [Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school](#), [Vervoermiddelenbezit](#), [Voldoende openbaar vervoer in de buurt](#), [Bereikbaarheid van het centrum van de stad met de fiets en het openbaar vervoer](#), [Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school: afstand, tijdsduur en snelheid](#) en [Duurzaam verplaatsingsgedrag korte afstanden](#).

Te voet gaan is de meest gebruikte optie voor verplaatsingen in de vrije tijd. 6 op de 10 inwoners in de centrumsteden verplaatst zich frequent te voet. Iets meer dan de helft van de respondenten geeft aan (heel) vaak de wagen te gebruiken. Een derde geeft aan vaak als passagier in de wagen te zitten voor vrijetijdsverplaatsingen. Bijna de helft van de stedelingen gebruikt vaak de fiets. Het gebruik van openbaar vervoer voor vrijetijdsverplaatsingen ligt niet zo hoog: 26% van de stedelingen gebruikt frequent de tram of bus in zijn vrije tijd, en slechts 10% de trein. In vergelijking met het Vlaamse gemiddelde wordt er in de centrumsteden vaker te voet gegaan en gebruik gemaakt van fiets en bus of tram. Er wordt in de steden aanzienlijk minder voor de wagen gekozen voor verplaatsingen in de vrije tijd.

Het gebruik van de verschillende vervoermiddelen is verschillend in de 13 steden. In Leuven, Oostende en Antwerpen wordt vaker gewandeld. Genk, Roeselare, Sint-Niklaas, Hasselt en Aalst tellen minder wandelaars dan het gemiddelde voor de 13 centrumsteden. De fiets is een populair verplaatsingsmiddel in Leuven, Mechelen, Turnhout en Brugge en is dat veel minder in Genk en Aalst. De bus en tram kennen het meeste gebruikers in Antwerpen. Ook Gent en Oostende tellen meer gebruikers dan het gemiddelde voor de 13 centrumsteden. Alle andere steden zitten onder het gemiddelde. De trein is populairder in Gent, Mechelen, Leuven en Oostende en wordt minder vaak gebruikt in Genk, Turnhout, Roeselare, Hasselt en Antwerpen.

In Genk, Roeselare en Hasselt stappen meer dan 2 op de 3 inwoners vaak in hun wagen voor verplaatsingen in de vrije tijd. In Leuven, Oostende, Antwerpen en Gent is dat minder dan de helft van de inwoners. Genk, Roeselare, Hasselt en Kortrijk tellen ook opvallend meer autopassagiers, terwijl Leuven hier duidelijk onder het gemiddelde zit.

Als we de geprefereerde vervoermiddelen voor de vrijetijdsverplaatsingen vergelijken in de tijd, noteren we enkele verschuivingen tussen 2011 en 2017. Er is een stijging van het aantal inwoners dat zich frequent te voet verplaatst in zijn vrije tijd. Dit is het geval in alle 13 centrumsteden, met daarbij Hasselt en Gent als uitschieters. Ook de fiets wordt vaker gebruikt behalve in Roeselare. De sterkste toename van het aantal vrijetijdsfietsers zit in Gent en Leuven. Het gebruik van de bus en tram viel terug op het niveau van 2011, nadat het in 2014 nog met 3 procentpunten steeg. Het treingebruik nam toe in alle 13 steden, met Mechelen en Leuven als sterkste stijgers. Het aantal autobestuurders voor verplaatsingen in de vrije tijd nam in bijna alle steden toe. Gent en Leuven zijn hier de uitzonderingen. Ook het aantal autopassagiers nam licht toe, behalve in Gent.

Mannen zijn vaker dan vrouwen autobestuurder en fietser. Vrouwen nemen frequenter de bus of gaan te voet voor verplaatsingen in de vrije tijd. Ze zijn ook vaker autopassagier. De jongere leeftijdsgroepen zitten vaker op de fiets, bus, trein en passagierszetel van de wagen. 65-plusser zitten ook vaker op de bus. De groep 35- tot 65-jarigen zit dan weer frequenter achter het stuur van een wagen. Hoger opgeleiden zijn vaker autobestuurder, treingebruiker, fietser of voetganger bij vrijetijdsverplaatsingen dan lager opgeleiden. Lager

opgeleiden zitten dan weer meer op de bus of als passagier in de wagen. Belgen nemen in hun vrije tijd ook vaker de auto en de fiets dan niet-Belgen. De Belgen zitten dan weer minder op de bus en verplaatsen zich minder vaak te voet. Respondenten die deel uitmaken van een gezin met kinderen nemen vaker de wagen voor vrijetijdsverplaatsingen dan respondenten zonder kinderen in het gezin. Ze gaan minder te voet en nemen minder vaak het openbaar vervoer.

Aandachtspunten

Voor meer uitleg over de survey Stadsmonitor en de interpretatie van de resultaten: zie leeswijzer survey.

Dit is geen standaard modale verdeling in dat opzicht dat de som van de gebruikte modi hoger ligt dan 100%. Het is een weergave van die modi waarvan de respondenten aangeven (zeer) vaak gebruik te maken in hun vrije tijd.

Het cijfer voor het Vlaams Gewest is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor. De vraagstelling verschilt licht. In de survey van de Stadsmonitor werd volgende stelling bevestigd: 'Hoe verplaatst je je in je vrije tijd? Kruis bij elk vervoersmiddel aan hoe vaak je je daarmee verplaatst. Met vrije tijd bedoelen we de tijd die je hebt los van werk, school, huishoudelijke taken, zorg voor kinderen en / of ouderen en nachtrust'. In de Gemeentemonitor werd volgende stelling bevestigd: 'Vul bij elk vervoersmiddel in hoe vaak je je daarmee verplaatst in je vrije tijd. Vrije tijd is alle tijd, los van werken, opleiding of naar school gaan.'

VERPLAATSINGEN IN DE VRIJE TIJD

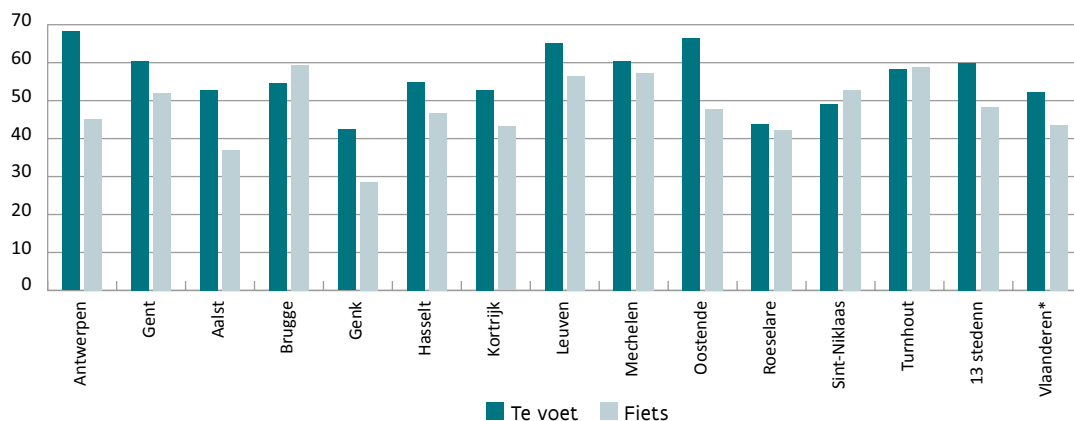
Modale verdeling van de vrijetijdsverplaatsingen, van 2011 tot 2017, in %.

	Te voet			Fiets			Moto			Bus/Tram			Trein			Auto Bestuurder			Auto Passagier		
	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017
Antwerpen	55	68	68	35	42	45	4	3	3	41	46	41	6	8	9	42	44	48	28	32	28
Gent	42	58	61	38	47	52	3	4	3	29	33	31	8	12	13	49	51	48	30	30	29
Aalst	39	49	53	29	35	37	4	4	4	12	13	12	7	9	11	56	62	63	34	39	38
Brugge	40	54	55	52	60	59	6	5	4	19	23	17	9	12	11	53	56	58	29	36	34
Genk	32	43	42	27	30	28	4	4	3	16	18	15	4	5	4	64	69	72	39	48	46
Hasselt	37	49	55	41	47	47	5	3	2	19	17	17	7	6	8	60	68	67	34	39	42
Kortrijk	41	47	53	36	40	43	5	2	3	10	12	10	8	10	10	57	65	65	34	41	41
Leuven	50	65	65	42	53	57	4	3	3	25	28	26	9	15	15	48	47	45	25	29	26
Mechelen	49	60	61	46	48	57	3	3	1	17	18	18	10	15	15	49	53	55	30	35	36
Oostende	57	64	66	42	44	48	4	5	5	30	31	30	13	17	15	40	49	47	29	31	29
Roeselare	35	43	44	43	43	42	4	5	3	9	12	7	7	11	7	61	66	68	35	48	44
Sint-Niklaas	37	47	49	44	50	53	5	2	3	13	13	12	7	10	10	54	60	60	31	39	36
Turnhout	48	59	58	50	61	59	4	3	2	14	14	11	5	5	5	50	56	57	31	36	37
13 steden	46	59	60	39	45	48	4	4	3	26	30	26	7	10	10	49	53	54	30	35	33
Vlaanderen*	/	/	52	/	/	44	/	/	3	/	/	16	/	/	9	/	/	68	/	/	42

* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor. De vraagstelling verschilt licht, voor meer info zie aandachtspunten.

Bron: Survey Gemeente- en Stadsmonitor.

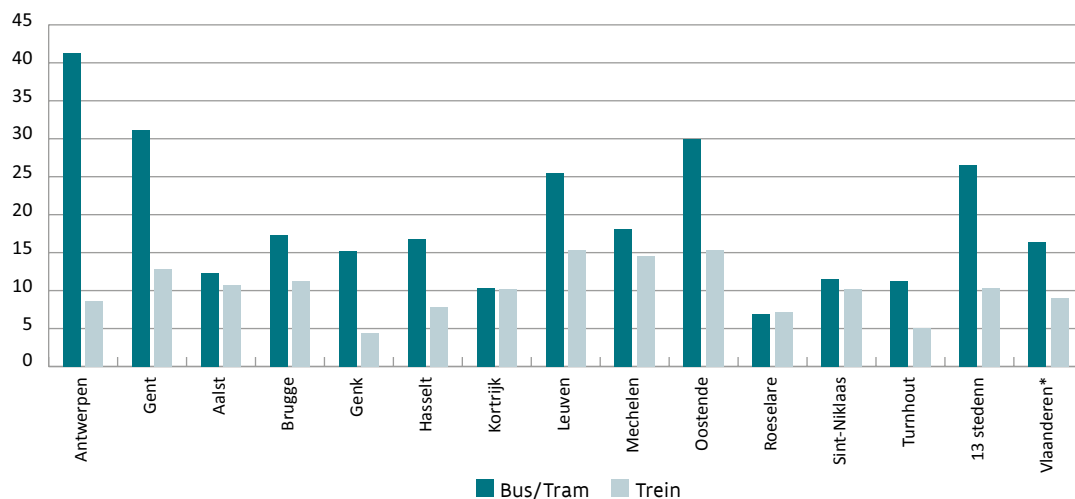
Verplaatsingen in de vrije tijd, te voet en per fiets, in 2017, in %.



* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor. De vraagstelling verschilt licht, voor meer info zie aandachtspunten.

Bron: Survey Gemeente- en Stadsmonitor.

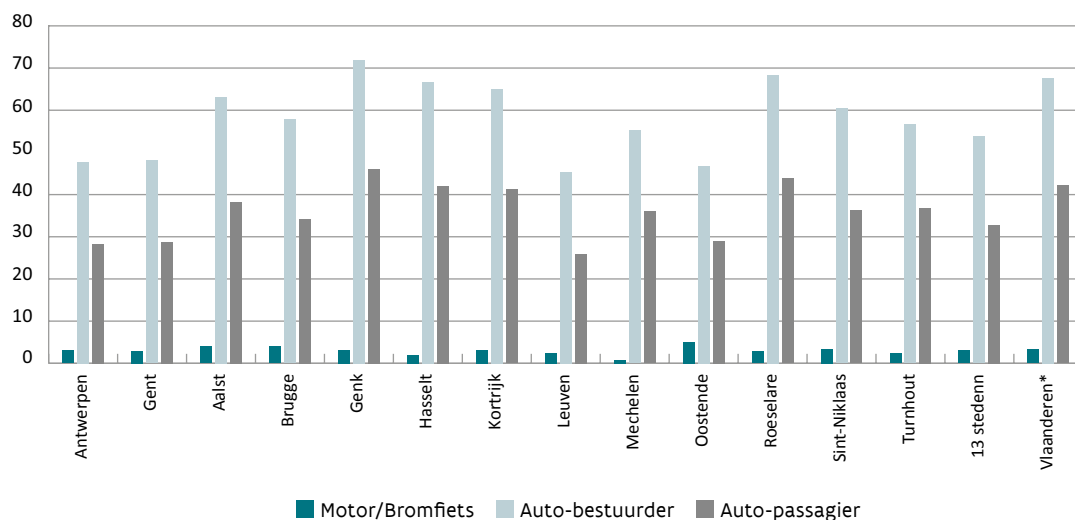
Verplaatsingen in de vrije tijd, met bus/tram en trein, in 2017, in %.



* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor. De vraagstelling verschilt licht, voor meer info zie aandachtspunten.

Bron: Survey Gemeente- en Stadsmonitor.

Verplaatsingen in de vrije tijd, met motor en auto, in 2017, in %.



* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor. De vraagstelling verschilt licht, voor meer info zie aandachtspunten.

Bron: Survey Gemeente- en Stadsmonitor.

VERPLAATSGINGEN TUSSEN WOONPLAATS EN WERK/SCHOOL

Definitie

Modale verdeling van de verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, per vervoermiddel, in %.

In de survey van de Stadsmonitor werd volgende vraag voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: 'Als je werkt of studeert, hoe verplaats je je naar en van het werk of school? Kruis bij elk vervoermiddel aan hoe vaak je je daarmee verplaatst.'

Volgende antwoordcategorieën waren mogelijk: 'te voet', 'met de fiets', 'met de motor/bromfiets', 'met de tram of bus', 'met de trein', 'met de auto als bestuurder', 'met de auto als passagier' en 'andere'. Voor elk van de categorieën diende de respondent aan te geven met welke frequentie hij gebruik maakte van dit vervoermiddel. De keuzemogelijkheden waren: 'nooit', 'zelden', 'af en toe', 'vaak', en 'zeer vaak/altijd'.

Wie antwoordde met 'vaak' of 'zeer vaak/altijd' werd in de teller opgenomen.

Daarnaast werd in de survey van 2017 nog een bijkomende vraag gesteld: 'Op welke manier leg je het grootste deel van de afstand naar je werk of school af? Als je bijvoorbeeld 500 meter wandelt naar de bushalte en dan 10 km op de bus zit, is het antwoord de bus.' Op deze manier werd gepeild naar het hoofdvervoermiddel.

Respondenten mochten maximaal één antwoord aanduiden. De volgende antwoordcategorieën waren mogelijk: 'te voet', 'met de fiets', 'met de motor/bromfiets', 'met de tram of bus', 'met de trein', 'met de auto als bestuurder', 'met de auto als passagier' en 'andere'.

De antwoorden werden ondergebracht in vier groepen: Stappen (te voet), Trappen (fiets), Openbaar vervoer (bus/tram, trein) en Privaat gemotoriseerd vervoer (motor/bromfiets, autobestuurder en auto-passagier).

Deze vragen werden enkel voorgelegd aan de respondenten die op een eerdere vraag hadden aangegeven te werken of naar school te gaan en zich daarvoor dienden te verplaatsen.

Toelichting

Deze indicator is relevant voor 2 intenties. De eerste intentie heeft betrekking op het realiseren van een multimodale bereikbaarheid (intentie 3.2). In een duurzame en leefbare stad bereiken inwoners functies zoals wonen en werken vlot met verschillende vervoersmodi. De stad beschikt over een uitgebouwd en veilig netwerk van zachte mobiliteit: een voetgangers-

een fiets- en een trage wegennetwerk, dat actief wordt ingezet als stimulans voor het voetgangers- en fietsverkeer. Op knooppunten kan men vlot overstappen van het ene vervoermiddel naar het andere. De indicator is eveneens verbonden met intentie 4.3 die handelt over het stimuleren van ecologisch gedrag. Kiezen om te voet of met de fiets te gaan of met het openbaar vervoer is een ecologische keuze met impact op de ruimte in de stad (minder auto's) en met impact op de vervoersstromen (dalende autogebruik, ...).

De indicator kan samen worden gelezen met andere indicatoren zoals [Verplaatsingen in de vrije tijd](#), [Vervoermiddelenbezit](#), [Voldoende openbaar vervoer in de buurt](#), [Bereikbaarheid van het centrum van de stad met de fiets en het openbaar vervoer](#), [Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school: afstand, tijdsduur en snelheid](#) en [Duurzaam verplaatsingsgedrag korte afstanden](#).

Om naar het werk of school te gaan staat de wagen op de eerste plaats. Net iets minder dan de helft van de respondenten geeft aan hiervoor (heel) vaak de wagen te gebruiken. 6% geeft aan vaak als passagier in de wagen te zitten voor woon-werk- of woon-schoolverplaatsingen. 16% van de inwoners verplaatst zich frequent te voet, ruim 1 op de 3 gebruikt vaak de fiets. Het gebruik van openbaar vervoer voor woon-werk/schoolverplaatsingen ligt minder hoog: 15% van de stedelingen gebruikt frequent de tram of bus, en 13% de trein. De motor of bromfiets is voor slechts 2% van de inwoners een frequent gebruikt vervoermiddel voor transport naar werk of school.

Het gebruik van de vervoermiddelen is verschillend in de 13 steden. In Mechelen en Leuven gaat ruim 1 op de 5 inwoners vaak te voet naar school of het werk, terwijl dat in Genk en Roeselare beperkt blijft tot 1 op de 10 inwoners of minder. De fiets is een populair vervoermiddel in Leuven, Gent en Brugge. Meer dan 4 op de 10 bewoners gebruikt dit transportmiddel frequent. Bus en tram worden in de grootsteden het vaakst gebruikt, met vooral Antwerpen als uitschieter. De trein wordt frequent gebruikt door de Mechelaars (1 op de 4 inwoners), Aalstenaars en Leuvenaars. De inwoners van Genk, Roeselare, Hasselt, Aalst en Kortrijk nemen het vaakst de wagen naar het werk of school (6 op de 10 inwoners). In Leuven beperkt zich dit tot 35% van de inwoners.

Als we de geprefereerde vervoermiddelen voor de woon-werk/schoolverplaatsingen vergelijken in de tijd, noteren we enkele verschuivingen tussen 2011 en 2017. Het aantal voetgangers, bus- en tramgebruikers en autopassagiers nam af binnen de 13 centrumsteden. Het aantal bestuurders van auto's en motors of bromfietsen

bleef min of meer stabiel. Daartegenover nam het aantal fietsers en treinreizigers toe. Over het algemeen gelden deze trends voor alle 13 steden, maar bij de fietsers en autobestuurders zien we een minder homogeen beeld. Het aandeel fietsers steeg vooral in Leuven en Gent. Terwijl in steden als Brugge, Hasselt, Turnhout, Sint-Niklaas, Roeselare en Genk minder met de fiets van en naar werk of school wordt gependeld. In Leuven en Gent is er een duidelijke daling van het aandeel autobestuurders, terwijl in Aalst, Genk en Roeselare hun aandeel dan weer toeneemt.

Mannen nemen vaker de wagen en de motor dan vrouwen voor verplaatsingen naar het werk of school. Vrouwen kiezen vaker dan mannen voor de fiets en tram of bus. Ze pendelen ook vaker te voet of als autopassagier. Hoe jonger men is, hoe vaker men met de fiets pendelt. De allerjongsten en alleroudsten gaan vaker te voet, nemen frequenter de bus en zijn vaker autopassagier. Ze zijn minder vaak autobestuurder. Hoog opgeleiden kiezen vaker dan lager opgeleiden voor de wagen, de trein of de fiets, en minder voor de bus of tram, te voet, motor of passagierszetel in de wagen. Mensen met de Belgische nationaliteit verplaatsen zich ook frequenter met de wagen, trein, fiets of motor naar het werk of de school dan niet-Belgen. Niet-Belgen gaan vaker te voet of nemen de bus of tram.

Er werd ook gepeild naar het hoofdvervoermiddel bij de woonwerk/schoolverplaatsing. Hierbij wordt gevraagd naar het verplaatsingsmiddel waarmee de langste afstand tussen de woonplaats en werk/school overbrugd wordt. Hieruit blijkt dat in Oostende, Leuven en Antwerpen vaker dan elders te voet naar het werk/school wordt gegaan. In Brugge, Turnhout, Leuven en Gent gebruiken ongeveer 3 op de 10 pendelaars de fiets. Het aantal fietsende pendelaars ligt in de centrumsteden aanzienlijk hoger dan het Vlaams gemiddelde. Enkel Aalst en Genk tellen minder fietsers dan dit Vlaamse gemiddelde. Het openbaar vervoer is populair in Leuven en Mechelen. Ook hier is het aandeel van openbaar vervoer bij de 13 centrumsteden aanzienlijk hoger dan het Vlaamse gemiddelde. Kortrijk, Turnhout, Genk en Roeselare zitten onder dat Vlaamse gemiddelde. Het privaat gemotoriseerd vervoer (auto en motor) wordt in de centrumsteden veel minder gebruikt om van en naar het werk te pendelen dan het Vlaamse gemiddelde. Enkel Roeselare en Genk zitten boven dit gemiddelde.

Aandachtspunten

Voor meer uitleg over de survey Stadsmonitor en de interpretatie van de resultaten: zie leeswijzer survey.

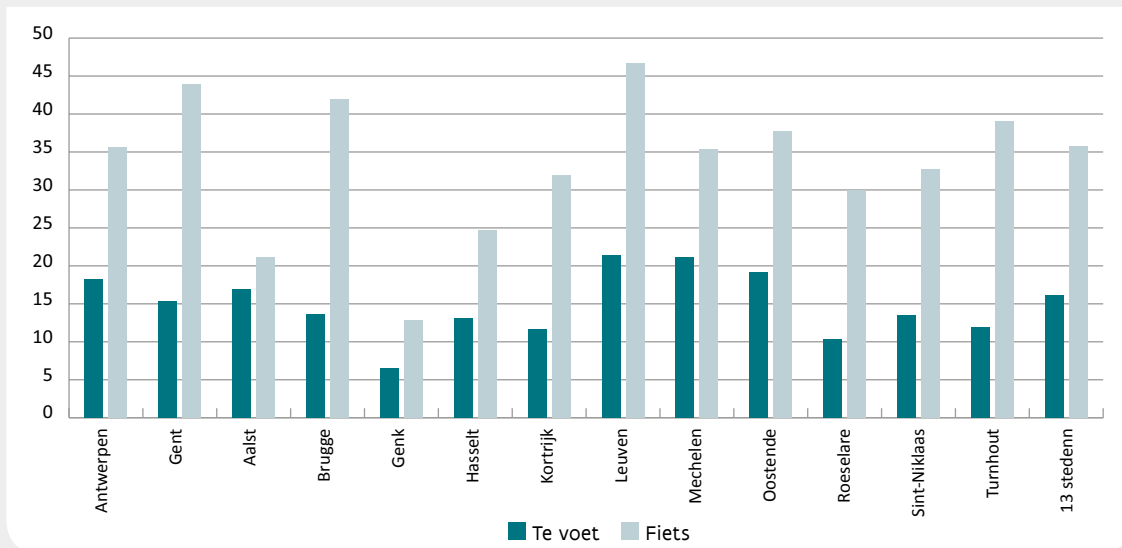
Modale verdeling van de woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen, van 2011 tot 2017, in %.

	Te voet			Fiets			Motor/ Bromfiets			Bus/Tram			Trein			Auto Bestuurder			Auto Passagier		
	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017	2011	2014	2017
Antwerpen	25	19	18	31	33	36	3	3	3	33	27	22	8	8	8	40	42	43	12	8	6
Gent	21	18	15	31	40	44	2	4	2	23	17	15	12	15	15	48	42	41	13	7	6
Aalst	23	20	17	20	23	21	4	4	3	14	12	11	17	21	21	55	55	60	16	10	9
Brugge	16	12	14	43	44	42	4	4	4	14	8	9	13	12	15	50	49	48	12	7	7
Genk	15	10	6	20	15	13	3	2	2	16	16	11	5	4	6	64	68	71	23	18	14
Hasselt	16	9	13	28	25	25	3	2	0	13	11	12	8	7	12	65	64	61	13	6	7
Kortrijk	20	13	12	29	30	32	4	3	2	8	7	7	10	11	13	57	62	59	14	7	6
Leuven	24	23	21	36	43	47	3	3	3	18	17	14	17	19	19	41	37	35	8	4	3
Mechelen	29	24	21	35	30	35	2	2	1	17	16	13	22	23	26	47	49	46	11	8	5
Oostende	29	21	19	36	32	38	6	5	4	21	11	14	16	17	17	48	53	44	11	9	10
Roeselare	18	10	10	35	30	30	4	4	2	8	8	5	10	10	10	55	62	64	13	8	6
Sint-Niklaas	20	13	13	37	36	33	4	4	3	12	8	10	11	15	15	53	56	53	14	9	7
Turnhout	20	15	12	42	41	39	4	2	1	12	9	8	6	6	7	49	48	51	10	6	7
Totaal 13 steden	22	17	16	32	34	36	3	3	2	21	17	15	11	12	13	48	48	48	13	8	6

Bron: Survey Stadsmonitor.

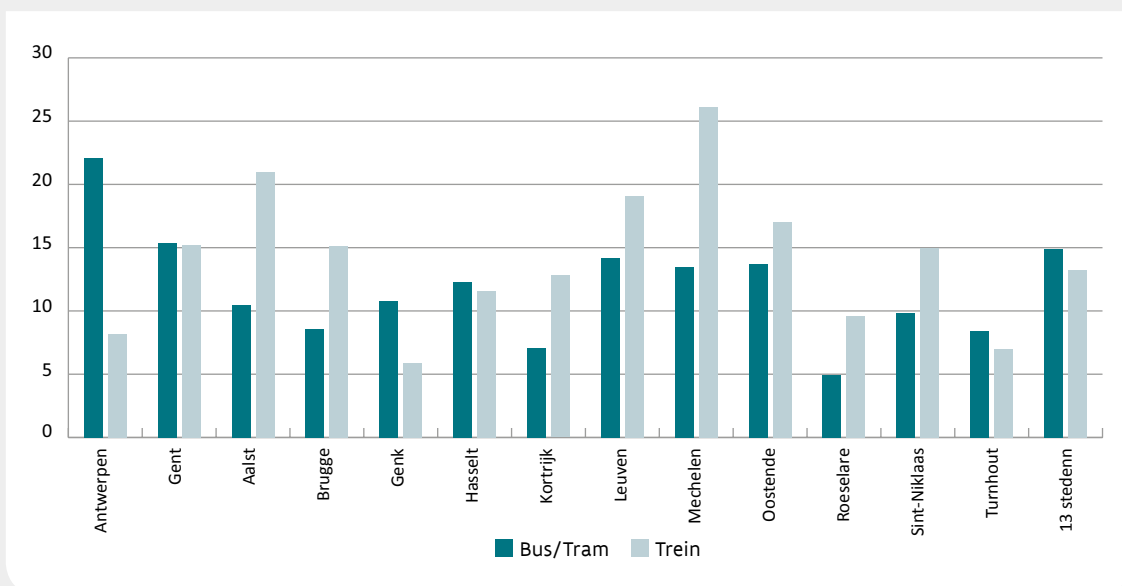
VERPLAATSINGEN TUSSEN WOONPLAATS EN WERK/SCHOOL

Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school, te voet en per fiets, in 2017, in %.



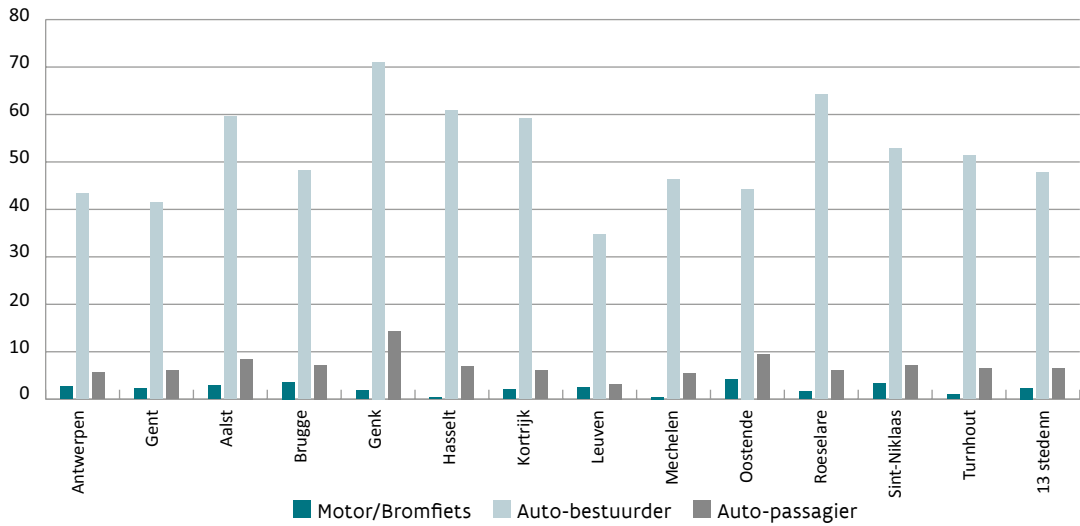
Bron: survey Stadsmonitor.

Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school, met bus/tram en trein, in 2017, in %.



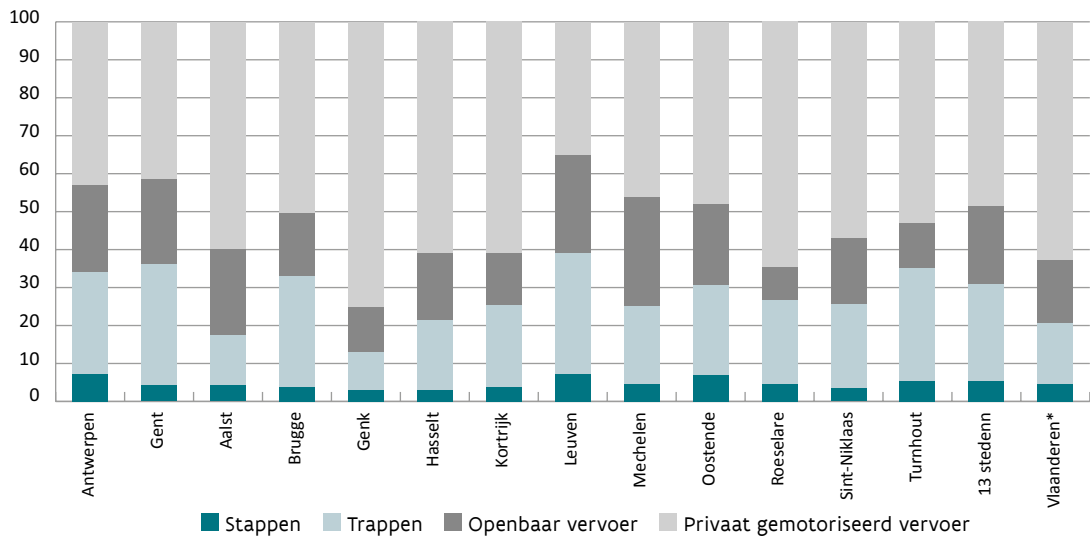
Bron: survey Stadsmonitor.

Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school, met motor en auto, in 2017, in %.



Bron: survey Stadsmonitor.

Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school, naar hoofdvervoermiddel, in 2017, in %.



* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor. De vraagstelling was identiek.

Bron: survey Gemeente- en Stadsmonitor.

VERPLAATSINGEN TUSSEN WOONPLAATS EN WERK/SCHOOL: AFSTAND, TIJDSDUUR EN SNELHEID

Definitie

Afstand, tijdsduur en snelheid van de woon-werk/schoolverplaatsingen.

In de survey van de Stadsmonitor werden de volgende vragen voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: (1) 'Welke afstand leg je in totaal af naar je werk of naar de school (enkele rit)?' en (2) 'Hoeveel tijd heb je gemiddeld tijdens school- of werkdagen nodig om de afstand – van deur tot deur - naar je werkplaats of school af te leggen? Het gaat hier om één enkele rit.'

Deze vragen werden enkel voorgelegd aan de respondenten die op een eerdere vraag hadden aangegeven te werken of naar school te gaan en zich daarvoor dienden te verplaatsen.

Toelichting

Deze indicator is relevant voor 2 intenties. De eerste intentie heeft betrekking op het realiseren van een multimodale bereikbaarheid (intentie 3.2). In een duurzame en leefbare stad bereiken inwoners functies zoals wonen en werken vlot met verschillende vervoersmodi. De stad beschikt over een uitgebouwd en veilig netwerk van zachte mobiliteit: een voetgangers-, een fiets- en een trage wegennetwerk, dat actief wordt ingezet als stimulant voor het voetgangers- en fietsverkeer. Op knooppunten kan men vlot overstappen van het ene vervoermiddel naar het andere. De indicator is eveneens verbonden met intentie 4.3 die handelt over het stimuleren van ecologisch gedrag. Kiezen om te voet of met de fiets te gaan of met het openbaar vervoer is een ecologische keuze met impact op de ruimte in de stad (minder auto's) en met impact op de vervoersstromen (daling autogebruik, ...).

De indicator kan samen worden gelezen met andere indicatoren zoals [Verplaatsingen in de vrije tijd](#) en [Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school](#).

De gemiddelde woon-werk/schoolafstand in de 13 centrumsteden bedraagt 20,7 kilometers. In Leuven en Antwerpen is die afstand enkele kilometers korter. In Oostende en Hasselt dan weer enkele kilometers langer. Mannen verplaatsen zich verder dan vrouwen naar

werk of school. Hetzelfde geldt voor hoger opgeleiden in vergelijking met lager opgeleiden. Jongeren hebben een kortere pendelafstand dan ouderen.

De gemiddelde reistijd bedraagt iets minder dan 35 minuten. In Roeselare, Genk en Kortrijk beperkt de reistijd zich tot om en bij het half uur. In Aalst benadert die de 40 minuten. Mannen en hoger opgeleiden zijn gemiddeld langer onderweg dan vrouwen en lager opgeleiden. Dat is in overeenstemming met hun gemiddeld langere verplaatsingsafstand. Ouderen, niet-Belgen en huurders zijn ook langer onderweg dan jongeren, Belgen en eigenaars van woningen.

De gemiddelde reissnelheid tussen woonplaats en school of werk bedraagt 35,6 kilometer per uur. In Brugge, Oostende, Roeselare, Kortrijk, Hasselt en Genk ligt de snelheid boven de 40 kilometer per uur. In Antwerpen, Leuven en Mechelen amper boven de 30 kilometer per uur.

In 3 jaar tijd is er al behoorlijk wat verschil te zien bij de afstand en reistijden voor het woon-werk/schoolverkeer. De gemiddelde afstand daalde met 5 procent. Desondanks nam de gemiddelde reistijd toe met 11 procent. Dat uit zich in daling van de gemiddelde snelheid van 14 procent.

Met uitzondering van Hasselt en Kortrijk liep de gemiddelde pendelafstand in alle steden terug, met Leuven, Antwerpen en Mechelen als uitschieters. De reistijd nam in alle 13 steden toe. In Aalst, Genk en Leuven bleef die toename nog beperkt. Oostende en Hasselt kenden de grootste toename in reistijd. Ook de gemiddelde snelheid tijdens het pendelen daalde in alle 13 steden. In beperkte mate in Hasselt, Aalst en Genk. Vooral inwoners van Antwerpen, Oostende en Mechelen waren trager onderweg naar school of werkplaats.

Aandachtspunten

Voor meer uitleg over de survey Stadsmonitor en de interpretatie van de resultaten: zie leeswijzer survey.

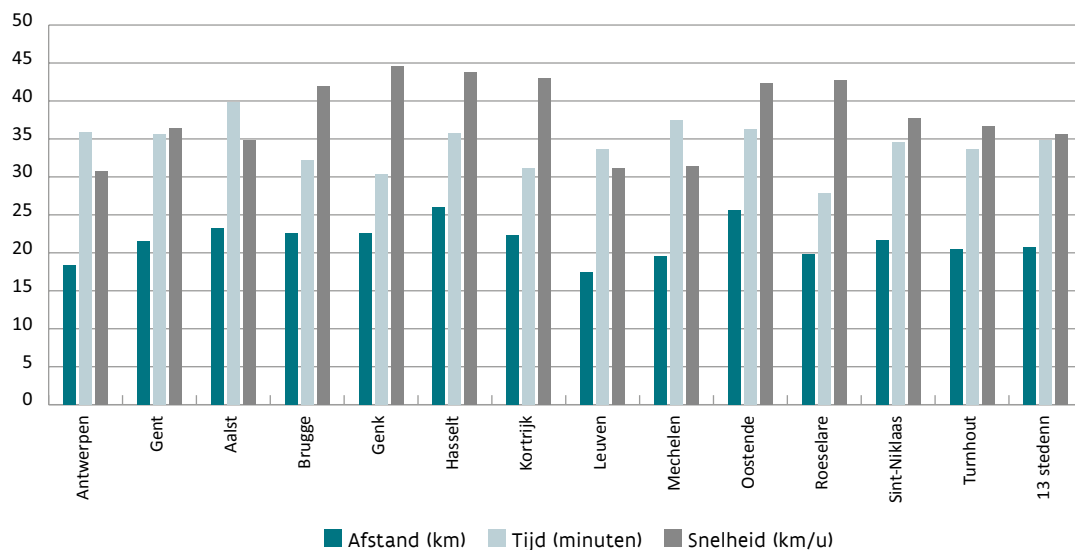
Een beperkt aantal outliers werden omgezet naar missing value. Dit is het geval voor pendelafstanden boven de 200 kilometer en reistijden boven de 6 uur.

Gemiddelde afstand, reistijd en –snelheid woon-werk/schoolverplaatsing, in 2014 en 2017, in kilometer, minuten en kilometer per uur.

	afstand (km)			tijdsduur (minuten)			snelheid (km/u)		
	2014	2017	evolutie	2014	2017	evolutie	2014	2017	evolutie
Antwerpen	20,3	18,4	-10%	32,7	35,9	+10%	37,3	30,7	-18%
Gent	22,5	21,6	-4%	32,2	35,6	+11%	42,0	36,4	-13%
Aalst	24,0	23,2	-3%	38,5	39,9	+4%	37,5	34,9	-7%
Brugge	22,8	22,6	-1%	29,7	32,2	+8%	46,0	42,0	-9%
Genk	23,3	22,6	-3%	28,9	30,4	+5%	48,3	44,6	-8%
Hasselt	21,6	26,0	+20%	27,7	35,7	+29%	46,8	43,8	-6%
Kortrijk	21,5	22,3	+4%	27,2	31,1	+14%	47,5	43,0	-9%
Leuven	19,3	17,5	-9%	31,9	33,7	+6%	36,3	31,2	-14%
Mechelen	22,1	19,6	-11%	32,8	37,5	+14%	40,4	31,4	-22%
Oostende	27,0	25,6	-5%	31,0	36,3	+17%	52,3	42,4	-19%
Roeselare	20,1	19,8	-1%	25,5	27,9	+10%	47,4	42,7	-10%
Sint-Niklaas	23,1	21,7	-6%	31,3	34,6	+11%	44,3	37,7	-15%
Turnhout	22,3	20,5	-8%	30,2	33,6	+11%	44,2	36,7	-17%
Totaal 13 steden	21,7	20,7	-5%	31,5	34,9	+11%	41,3	35,6	-14%

Bron: survey Stadsmonitor.

Gemiddelde afstand, reistijd en –snelheid woon-werk/schoolverplaatsing, in 2017, in kilometer, minuten en kilometer per uur.



Bron: survey Stadsmonitor.

DUURZAAM VERPLAATSINGSGEDRAG KORTE AFSTANDEN

Definitie

Aandeel (%) van de inwoners dat zich duurzaam (a) te voet, of (b) per fiets) verplaatst voor korte afstanden.

In de survey van de Stadsmonitor werden volgende vragen voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: 'Hoe vaak heb je de voorbije 12 maanden ... (a) de fiets genomen voor korte afstanden / (b) je te voet verplaatst voor korte afstanden?'

De respondenten konden voor (a) en (b) antwoorden met 'nooit', 'een uitzonderlijke keer', 'maandelijks', 'meermaals per maand', 'wekelijks', 'meermaals per week' en 'dagelijks'. Wie antwoordde met 'wekelijks', 'meermaals per week' of 'dagelijks' werd in de teller opgenomen.

Toelichting

Deze indicator is relevant voor 2 intenties. De eerste intentie heeft betrekking op het realiseren van een multimodale bereikbaarheid (intentie 3.2). In een duurzame en leefbare stad bereiken inwoners functies zoals culturele en vrijetijdsvoorzieningen vlot met verschillende vervoersmodi. De stad beschikt over een uitgebouwd en veilig netwerk van zachte mobiliteit: een voetgangers-, een fiets- en een trage wegennetwerk, dat actief wordt ingezet als stimulans voor het voetgangers- en fietsverkeer. De indicator is eveneens verbonden met intentie 4.3 die handelt over het stimuleren van ecologisch gedrag. Kiezen om te voet of met de fiets te gaan of met het openbaar vervoer is een ecologische keuze met impact op de ruimte in de stad (minder auto's) en met impact op de vervoersstromen (daling autogebruik, ...).

De indicator kan samen worden gelezen met andere indicatoren zoals [Vervoermiddelenbezit](#), [Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de stad](#), [Fietsvriendelijk karakter van de buurt](#),

[Verkeersveilige buurt](#) en [Bereikbaarheid van het centrum van de stad met de fiets en het openbaar vervoer](#).

7 op 10 van de inwoners van de centrumsteden overbrugt minstens éénmaal per week een korte afstand te voet. Dat is een pak meer dan het Vlaamse gemiddelde van 52%. De fiets wordt door net iets minder dan de helft van de inwoners van centrumsteden frequent gebruikt voor korte afstanden. Ook hier is dat aandeel binnen de centrumsteden veel hoger dan het Vlaamse gemiddelde.

Vooraf inwoners van Leuven, Oostende en Antwerpen gaan vaak te voet. Dat is minder het geval in Aalst, Roeselare en Genk. In Mechelen, Leuven, Brugge en Turnhout wordt regelmatig gebruik gemaakt van de fiets om zich voor een korte afstand te verplaatsen. Inwoners van Roeselare, Kortrijk, Aalst en Genk zijn minder fan van de fiets.

In vergelijking met 2014 is het aandeel inwoners dat te voet gaat of de fiets neemt voor korte afstanden enkele procentpunten gestegen. Het aandeel voetgangers stijgt het sterkst in Kortrijk en Hasselt. In Roeselare en Genk is er een beperkte daling van dit aandeel. Het aandeel fietsers steeg het meest in Gent en Mechelen. Enkel in Genk is er sprake van een daling.

Hoger opgeleiden, inwoners jonger dan 75 jaar, niet-Belgen, mensen zonder betaald werk en huurders verplaatsen zich vaker te voet voor een korte afstand. Mannen, hoger opgeleiden, Belgen, samenwonenden, mensen met betaald werk en eigenaars van een eigen woning nemen frequenter de fiets voor korte afstanden. De populariteit van korte fietsverplaatsingen neemt ook af naarmate men ouder wordt.

Aandachtspunten

Voor meer uitleg over de survey Stadsmonitor en de interpretatie van de resultaten: zie leeswijzer survey.

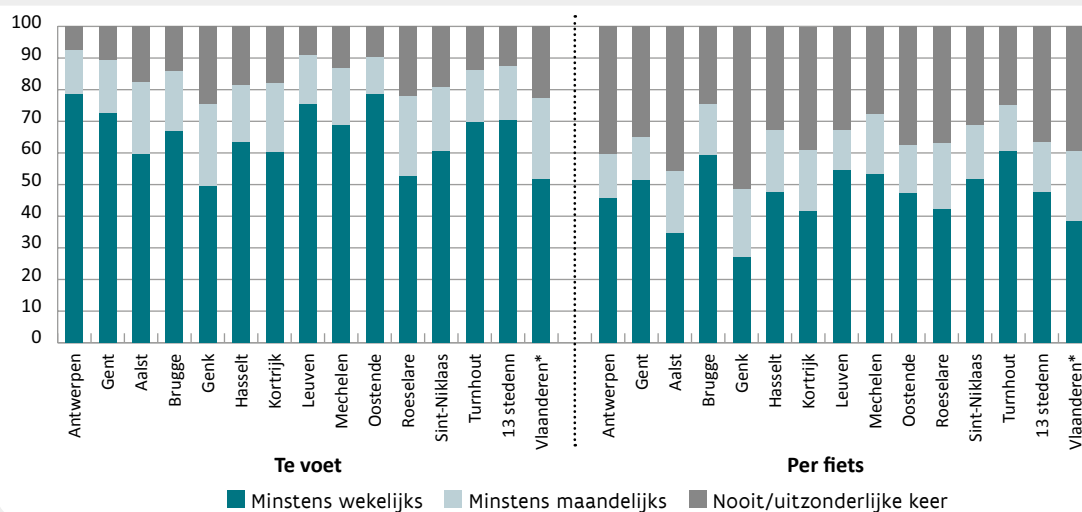
Duurzaam verplaatsingsgedrag korte afstanden, in 2014 en 2017, in %.

	Te voet		Fiets	
	2014	2017	2014	2017
Antwerpen	78	79	42	46
Gent	70	73	45	51
Aalst	58	59	33	34
Brugge	66	67	58	59
Genk	51	50	29	27
Hasselt	56	63	47	48
Kortrijk	55	60	39	42
Leuven	72	75	51	54
Mechelen	65	69	45	53
Oostende	76	79	45	47
Roeselare	54	53	42	42
Sint-Niklaas	57	60	51	52
Turnhout	70	70	60	60
13 steden	68	70	45	48
Vlaanderen*	/	52	/	38

* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor voor 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest. De vraagstelling was identiek.

Bron: survey Gemeente- en Stadsmonitor.

Duurzaam verplaatsingsgedrag korte afstanden, in 2017, in %.



* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor voor 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest. De vraagstelling was identiek.

Bron: survey Gemeente- en Stadsmonitor.

FIETSVRIENDELIJK KARAKTER VAN DE BUURT

Definitie

Het fietsvriendelijk karakter van de buurt wordt in beeld gebracht door:

- Het aandeel (%) inwoners dat tevreden is over het onderhoud van de fietspaden in de buurt.
- Het aandeel (%) inwoners dat tevreden is over het aanbod aan fietsstallingen in de buurt.

In de survey van de Stadsmonitor werden aan een representatief staal van inwoners uit de centrumsteden volgende stellingen voorgelegd: 'De fietspaden in mijn buurt zijn goed onderhouden.' en 'In mijn buurt zijn er voldoende fietsstallingen.'

Respondenten konden antwoordden met 'helemaal oneens', 'eerder oneens', 'niet eens, niet oneens', 'eerder eens', 'helemaal eens' en 'weet niet/niet van toepassing'. Wie met 'eerder eens' of 'helemaal eens' antwoordde werd in de teller opgenomen. De categorie 'weet niet/niet van toepassing' werd bij de berekening buiten beschouwing gelaten.

Toelichting

Er werd een visie opgesteld voor een duurzame en leefbare Vlaamse stad. Deze indicator is relevant voor volgende intenties: Zorgen voor meer functieverweving (3.1), Multimodale bereikbaarheid realiseren (3.2), Kwaliteit van de infrastructuur garanderen (3.5), Toegankelijkheid garanderen (3.6) en Gezonde en veilige leefomgeving realiseren (3.7).

De indicator kan samen worden gelezen met andere indicatoren zoals [Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de stad](#), [Verkeersveilige buurt](#), [Verplaatsingen in de vrije tijd](#), [Duurzaam verplaatsingsgedrag korte afstanden](#) en [Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school](#).

In 2017 zijn iets meer dan de helft van de inwoners van de centrumsteden tevreden over het onderhoud van de fietspaden, en ongeveer 1 op 3 is tevreden over het aanbod fietsstallingen. In Turnhout, Aalst en Gent is minder dan de helft van de inwoners tevreden over

de kwaliteit van de fietspaden. In Oostende, Brugge en Genk is meer dan 6 op 10 tevreden. Aalst, Sint-Niklaas en Turnhout tellen het kleinste aandeel inwoners die tevreden zijn over het aanbod fietsstallingen. In Brugge ligt dat een pak hoger met meer dan 4 op 10 tevreden inwoners.

In vergelijking met 2014 bleef de gemiddelde tevredenheid voor de 13 centrumsteden over het onderhoud van de fietspaden en het aanbod aan fietsstallingen min of meer stabiel. In Mechelen, Gent en Roeselare steeg de tevredenheid over de fietspaden wel met 6 tot 12 procentpunten, terwijl die in Genk en Hasselt met 5 procentpunten daalde. De tevredenheid over het aanbod fietsstallingen steeg in Mechelen en Roeselare met 7 procentpunten. In Sint-Niklaas, Genk, Hasselt en Oostende daalde die tevredenheid.

De tevredenheid over het onderhoud van de fietspaden is hoger bij niet-Belgen dan bij Belgen. Het aanbod aan fietsstallingen wordt positiever geëvalueerd door niet-Belgen, personen zonder betaald werk en huurders. Inwoners jonger dan 24 jaar zijn vaker ontevreden, terwijl 65-plussers bovengemiddeld tevreden zijn over dat aanbod.

Aandachtspunten

Voor meer uitleg over de survey Stadsmonitor en de interpretatie van de resultaten: zie leeswijzer survey.

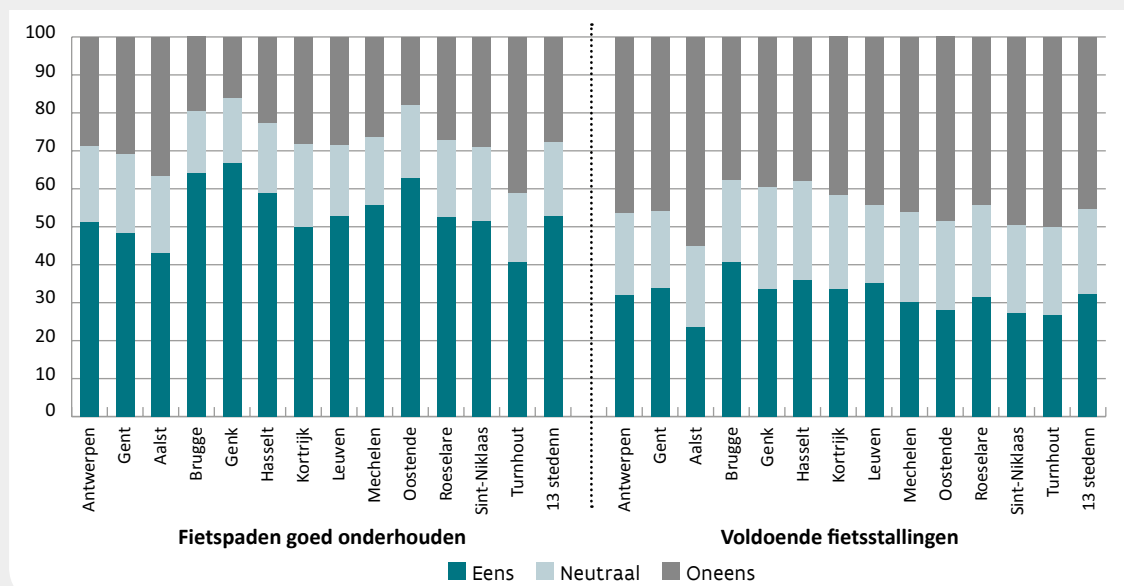
Elke respondent wordt bevraagd over de tevredenheid over het fietsvriendelijk karakter in de buurt. Dit brengt met zich mee dat een deel van de respondenten 'geen mening/niet van toepassing' antwoordde, maar dit blijft voor deze indicator eerder beperkt. Deze respondenten worden niet in de noemer mee opgenomen omdat er van uit gegaan kan worden dat vooral niet-gebruikers geen mening hebben. Op deze manier sluit de tevredenheidsscore dichter aan bij deze van de gebruiker, zij het niet optimaal. Bij de gebruikers zitten allicht ook niet-stedelingen. Hun mening is niet bevraagd. Bij de interpretatie van de cijfers moet hiermee rekening gehouden worden.

Tevredenheid over het fietsvriendelijk karakter in de buurt, in 2014 en 2017, in %.

	Fietspaden goed onderhouden		Voldoende fietsstallingen	
	2014	2017	2014	2017
Antwerpen	55	51	27	32
Gent	41	48	29	34
Aalst	39	43	18	23
Brugge	61	64	40	41
Genk	72	67	38	34
Hasselt	64	59	41	36
Kortrijk	52	50	29	34
Leuven	52	53	32	35
Mechelen	50	56	23	30
Oostende	63	63	34	28
Roeselare	40	53	24	31
Sint-Niklaas	49	52	30	27
Turnhout	39	41	27	27
Totaal 13 steden	52	53	30	32

Bron: survey Stadsmonitor.

Tevredenheid over het fietsvriendelijk karakter in de buurt, in 2017, in %.



Bron: survey Stadsmonitor.

Definitie

De verkeersveilige buurt wordt in beeld gebracht door:

- Het aandeel (%) inwoners dat het (helemaal) eens is met de stelling dat het in hun buurt veilig fietsen is.
- Het aandeel (%) inwoners het (helemaal) eens is met de stelling dat in hun buurt kinderen tot 12 jaar zich zelfstandig op een veilige manier kunnen verplaatsen.

In de survey van de Stadsmonitor werden aan een representatief staal van inwoners uit de centrumsteden volgende stellingen voorgelegd: 'In mijn buurt is het veilig om te fietsen.' en 'In mijn buurt kunnen kinderen tot 12 jaar zich zelfstandig op een veilige manier verplaatsen.'

Respondenten konden antwoorden met 'helemaal oneens', 'eerder oneens', 'niet eens, niet oneens', 'eerder eens', 'helemaal eens' en 'weet niet/niet van toepassing'. Wie met 'eerder eens' of 'helemaal eens' antwoordde werd in de teller opgenomen. De categorie 'weet niet/niet van toepassing' werd bij de berekening buiten beschouwing gelaten.

Toelichting

Er werd een visie opgesteld voor een duurzame en leefbare Vlaamse stad. Deze indicator is relevant voor volgende intenties: Veiligheid garanderen (2.8), Multimodale bereikbaarheid realiseren (3.2), Kwaliteit van de infrastructuur garanderen (3.5), Toegankelijkheid garanderen (3.6) en Gezonde en veilige leefomgeving realiseren (3.7).

De indicator kan samen worden gelezen met andere indicatoren zoals [Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de stad](#), [Fietsvriendelijk karakter van de buurt](#), [Verkeersslachtoffers](#), [Verplaatsingen in de vrije tijd](#), [Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school](#) en [Duurzaam verplaatsingsgedrag korte afstanden](#).

In 2017 zijn 57% van de inwoners van de centrumsteden het (helemaal) eens met de stelling dat het in hun buurt

veilig fietsen is. 38% onderschrijft de stelling dat in hun buurt kinderen zich zelfstandig op een veilige manier kunnen verplaatsen. De gemiddelde score voor de 13 centrumsteden ligt voor beide stellingen 5 procentpunten hoger dan het Vlaamse gemiddelde.

In Leuven, Hasselt, Oostende, Brugge en Genk geeft minstens 6 op de 10 inwoners aan dat het veilig fietsen is in hun buurt. In Aalst en Turnhout is dat minder dan de helft van de bevolking. Inwoners van Aalst, Sint-Niklaas en Turnhout zijn het minder vaak eens dat kinderen zich zelfstandig veilig kunnen verplaatsen in hun buurt. In Roeselare, Genk, Oostende en Brugge ligt dat aandeel dan weer hoger.

In vergelijking met 2014 wordt de verkeersveiligheid van de buurt voor kinderen 4 procentpunten lager ingeschat. In alle 13 steden is hier een negatieve evolutie. In Mechelen, Turnhout en Hasselt is er een daling van 7 tot 8 procentpunten. In Roeselare, Gent en Oostende blijft de daling beperkt tot 1 procentpunt.

Jongeren onder 35 jaar en gezinnen zonder kinderen zijn het vaker eens met de stelling dat het veilig fietsen is in de buurt. Mannen, lager opgeleiden, jongeren onder de 25 jaar en inwoners zonder betaald werk gaan dan weer vaker akkoord met de stelling dat kinderen onder de 12 jaar zich zelfstandig en veilig kunnen verplaatsen in de buurt.

Aandachtspunten

Voor meer uitleg over de survey Stadsmonitor en de interpretatie van de resultaten: zie leeswijzer survey.

Er zijn kleine verschillen tussen de survey Stadsmonitor en de survey Gemeentemonitor: in de survey Stadsmonitor worden beide stellingen op buurtniveau bevraagd, in de survey Gemeentemonitor op gemeenteniveau. Ook is er een klein verschil in de antwoordcategorieën: de antwoordcategorie 'weet niet / niet van toepassing' in de Stadsmonitor, is in de Gemeentemonitor 'geen mening / weet niet'.

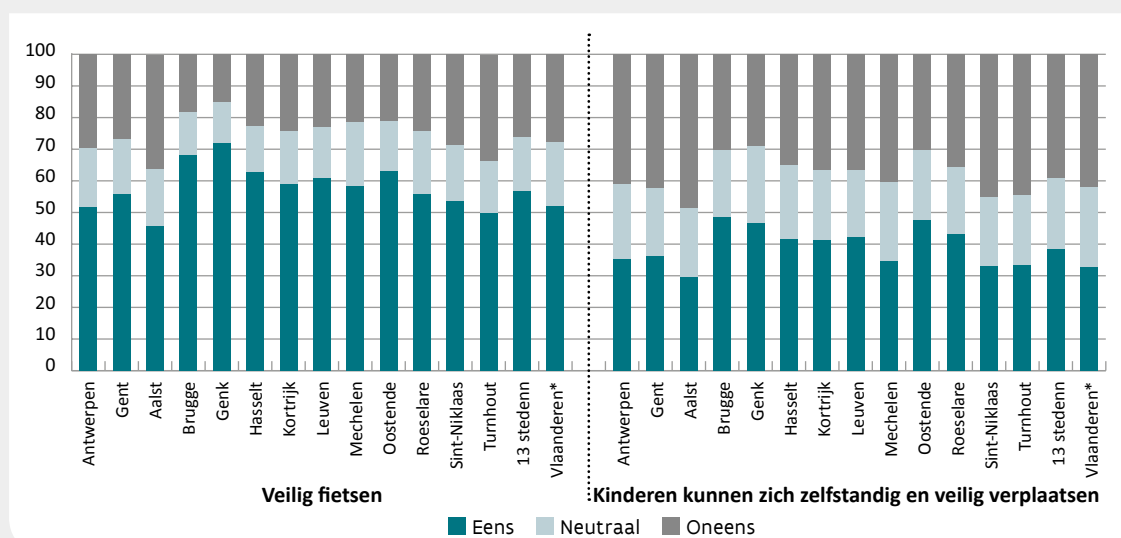
Tevredenheid over verkeersveilige buurt, in 2014 en 2017, in %.

	Veilig fietsen	Kinderen kunnen zich zelfstandig en veilig verplaatsen	
	2017	2014	2017
Antwerpen	52	38	35
Gent	56	37	36
Aalst	46	33	29
Brugge	68	54	49
Genk	72	51	47
Hasselt	63	50	41
Kortrijk	59	46	41
Leuven	61	46	42
Mechelen	58	42	35
Oostende	63	49	48
Roeselare	56	43	43
Sint-Niklaas	54	40	33
Turnhout	50	41	33
Totaal 13 steden	57	42	38
Vlaanderen*	52	/	33

* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor voor 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest. De vraagstelling was identiek.

Bron: Survey Gemeente- en Stadsmonitor.

Tevredenheid over verkeersveilige buurt, in 2017, in %.



* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor voor 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest. De vraagstelling was identiek.

Bron: Survey Gemeente- en Stadsmonitor.

BEREIKBAARHEID VAN HET CENTRUM VAN DE STAD MET DE FIETS EN HET OPENBAAR VERVOER

Definitie

Aandeel (%) van de inwoners dat vindt dat ze het centrum van de stad gemakkelijk kunnen bereiken met de fiets en het openbaar vervoer.

In de survey van de Stadsmonitor werden volgende vragen voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: 'In welke mate ben je tevreden over de bereikbaarheid van het centrum van je stad? (a) Met de fiets, (b) Met het openbaar vervoer.

De respondenten konden voor (a) en (b) antwoorden met 'zeer ontevreden', 'eerder ontevreden', 'noch tevreden, noch ontevreden', 'eerder tevreden', 'zeer tevreden' en 'geen mening/ niet van toepassing'. Wie antwoordde met 'eerder tevreden' en 'zeer tevreden' werd in de teller opgenomen. Respondenten die antwoordden met 'geen mening/ niet van toepassing' werden niet meege-
nomen in de berekeningen.

Toelichting

Er werd een visie opgesteld voor een duurzame en leefbare Vlaamse stad. Deze indicator is relevant voor volgende intenties: Zorgen voor meer functieverweving (3.1) en Multimodale bereikbaarheid realiseren (3.2).

De indicator kan samen worden gelezen met andere indicatoren zoals [Vervoermiddelenbezit](#), [Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de stad](#), [Fietsvriendelijk karakter van de buurt](#), [Verkeersveilige buurt](#), [Voldoende openbaar vervoer in de buurt](#) en [Duurzaam verplaatsingsgedrag korte afstanden](#).

Iets meer dan 3 op de 4 inwoners van de centrumsteden zijn in 2017 (zeer) tevreden met de bereikbaarheid van het stadscentrum per fiets. Over de bereikbaarheid van datzelfde stadscentrum met het openbaar vervoer is gemiddeld 71% (zeer) tevreden.

De tevredenheid over de bereikbaarheid van het stadscentrum per fiets krijgt in Antwerpen een veel lagere score dan in de andere centrumsteden. Enkel Aalst zit ook nog onder het gemiddelde van de 13 centrumsteden. In Kortrijk, Hasselt, Leuven, Brugge en Mechelen ligt de tevredenheid aanzienlijk hoger. Genkenaars, Oostendenaars en Leuvenaars zijn het meest tevreden over de bereikbaarheid van het stadscentrum met het openbaar vervoer. In Mechelen, Turnhout en Roeselare zijn ze daar minder tevreden over.

Hoger opgeleiden, inwoners jonger dan 55 jaar, Belgen en mensen met betaald werk zijn vaker tevreden over de bereikbaarheid van het centrum van de stad met de fiets. Voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer zijn de niet-Belgen vaker tevreden.

Aandachtspunten

Voor meer uitleg over de survey Stadsmonitor en de interpretatie van de resultaten: zie leeswijzer survey.

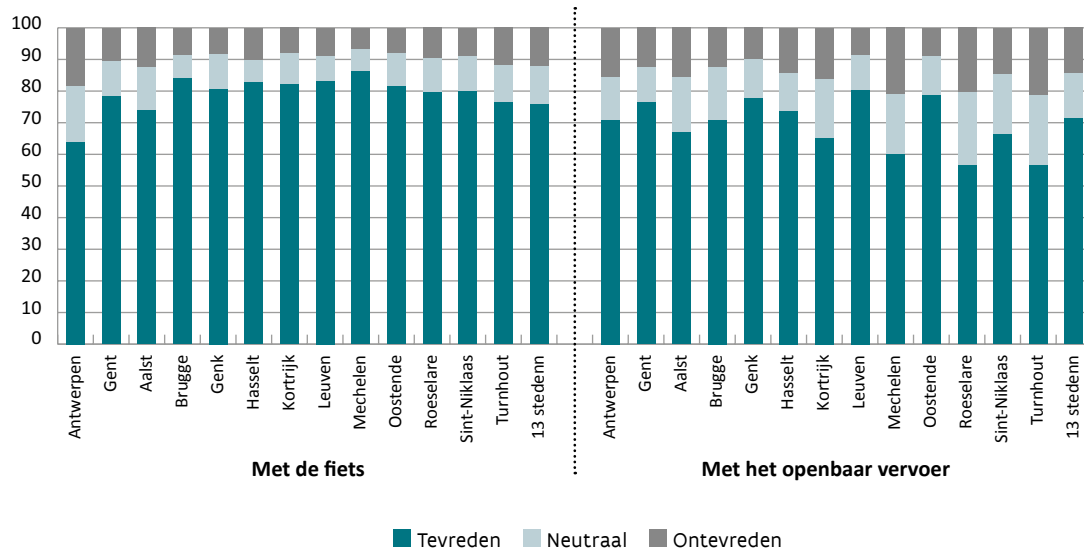
De antwoordcategorie 'geen mening/niet van toepassing' werd niet mee in de teller opgenomen. Een vrij groot aandeel van de respondenten heeft voor deze antwoordcategorie gekozen. Voor "Met de fiets" was dit 12%, voor "Met het openbaar vervoer" 17%.

Tevredenheid over bereikbaarheid van het centrum van de stad, in 2017, in %.

	Bereikbaarheid van het stadscentrum met de fiets /het openbaar vervoer	
	Fiets	Openbaar vervoer
Antwerpen	64	71
Gent	78	76
Aalst	74	67
Brugge	84	71
Genk	81	78
Hasselt	83	74
Kortrijk	82	65
Leuven	83	80
Mechelen	86	60
Oostende	81	79
Roeselare	80	56
Sint-Niklaas	80	66
Turnhout	76	56
Totaal 13 steden	76	71

Bron: survey Stadsmonitor.

Tevredenheid over bereikbaarheid van centrum van de stad, in 2017, in %.



Bron: survey Stadsmonitor.

Definitie

Aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers per 10.000 inwoners.

Dode verkeersslachtoffers zijn zowel de personen die onmiddellijk overleden zijn als de personen die dodelijk gewond waren en binnen de 30 dagen na het ongeval gestorven zijn. Zwaargewonden zijn de personen die bij een verkeersongeval niet dodelijk gewond werden, maar die tenminste 24 uur moesten opgenomen worden in het ziekenhuis.

Toelichting

Er werd een visie opgesteld voor een duurzame en leefbare Vlaamse stad. Deze indicator is relevant voor volgende intenties: Veiligheid garanderen (2.8) en Gezonde en veilige leefomgeving realiseren (3.7).

De indicator kan samen worden gelezen met andere indicatoren zoals [Verkeersslachtoffers bij voetgangers en fietsers](#), [Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de stad](#), [Fietsvriendelijk karakter van de buurt](#) en [Verkeersveilige buurt](#).

Het jaarlijks aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers per 10.000 inwoners ligt in de periode 2014-2016 tussen 3,8 (Leuven) en 7,6 (Kortrijk). Steden met het hoogste aandeel verkeersslachtoffers zijn Kortrijk, Hasselt, Genk en Brugge.

Tegenover tien jaar geleden is er een vrij sterke daling in nagenoeg alle steden. Enkel in Genk is er een minieme toename van het aantal verkeersslachtoffers.

Aandachtspunten

De cijfers van Algemene Directie Statistiek (ADS) steunen op een registratie van ongevallen door de lokale en de federale politie. Vergelijking met de data uit de processen-verbaal van het parket heeft uitgewezen dat deze cijfers een onderschatting zijn van de realiteit. ADS voert correcties uit op de gegevens en herkalebreert de cijfers omwille van de onvolledigheid van de gegevens. Bij de kalibratie worden coëfficiënten bepaald die gebruikt worden om onvolledige gegevens te extrapoleren naar hun populatiewaarde. De kalibratie berekent de verhouding tussen het aantal ongevallen zonder doden per politiezone, afkomstig uit het PV-register en het aantal ongevallen zonder doden per politiezone, afkomstig van de verkeersongevallenformulieren. De kalibratiecoëfficiënt wordt dan toegepast op de variabelen van de ongevallen zonder doden. De ongevallen met doden worden niet gekalibreerd omdat deze gegevens vervolledigd worden bij de FOD Economie op basis van de meldingen door de parketten. Ook de ongevallen geregistreerd door de federale politie worden niet gekalibreerd. Onderrapportering en dus ook -kalibratie is er vooral voor het aantal lichtgewonden, vandaar dat deze cijfers hier niet opgenomen zijn.

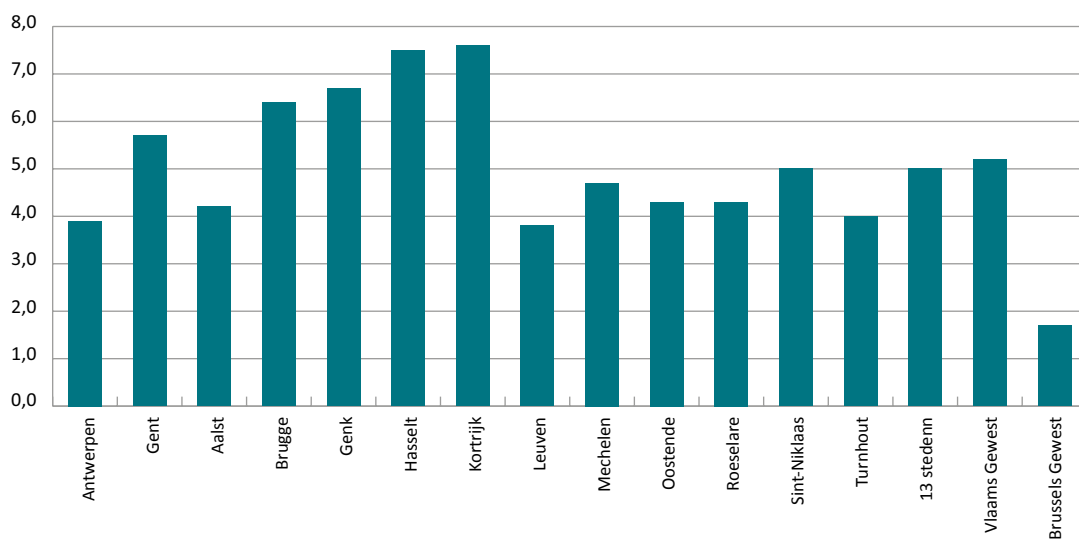
Omdat het aantal verkeersslachtoffer in een relatief kleine geografische ruimte als een stad behoorlijk kan fluctueren van jaar tot jaar, werken we met gemiddelden over een periode van 3 jaar. Dit om uitschieters uit te vlakken.

Gemiddeld jaarlijks aantal verkeersslachtoffers van 2005-2007 tot 2014-2016, per 10.000 inwoners.

	2005-2007	2008-2010	2011-2013	2014-2016
Antwerpen	8,2	7,3	5,8	3,9
Gent	8,9	9,0	8,5	5,7
Aalst	6,1	4,9	4,0	4,2
Brugge	6,6	6,0	6,0	6,4
Genk	6,6	7,1	7,9	6,7
Hasselt	9,0	8,1	8,4	7,5
Kortrijk	10,2	11,3	8,5	7,6
Leuven	5,6	5,9	5,6	3,8
Mechelen	7,8	6,6	6,3	4,7
Oostende	5,5	4,4	3,4	4,3
Roeselare	6,8	7,3	6,4	4,3
Sint-Niklaas	7,5	6,8	5,7	5,0
Turnhout	6,8	7,9	6,3	4,0
13 steden	7,7	7,3	6,4	5,0
Vlaams Gewest	8,3	7,5	6,5	5,2
Brussels Gewest	2,7	2,3	2,1	1,7

Bron: ADS, bewerking Statistiek Vlaanderen.

Gemiddeld jaarlijks aantal verkeersslachtoffers in de periode 2014-2016, per 10.000 inwoners.



Bron: ADS, bewerking Statistiek Vlaanderen.

VERKEERSSLACHTOFFERS BIJ VOETGANGERS EN FIETTERS

Definitie

Aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij voetgangers en fietsers per 10.000 inwoners.

Dode verkeersslachtoffers zijn zowel de personen die onmiddellijk overleden zijn als de personen die dodelijk gewond waren en binnen de 30 dagen na het ongeval gestorven zijn. Zwaargewonden zijn de personen die bij een verkeersongeval niet dodelijk gewond werden, maar die tenminste 24 uur moesten opgenomen worden in het ziekenhuis.

Toelichting

Er werd een visie opgesteld voor een duurzame en leefbare Vlaamse stad. Deze indicator is relevant voor volgende intenties: Veiligheid garanderen (2.8) en Gezonde en veilige leefomgeving realiseren (3.7).

De indicator kan samen worden gelezen met andere indicatoren zoals [Verkeersslachtoffers](#), [Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de stad](#), [Fietsvriendelijk karakter van de buurt](#) en [Verkeersveilige buurt](#).

Het jaarlijks aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers per 10.000 inwoners ligt in de periode 2014-2016 bij voetgangers tussen 0,3 (Aalst) en 1,2 (Genk). Bij fietsers is dit tussen 1,2 (Antwerpen) en 2,7 (Brugge).

Over de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij voetgangers kan niet zoveel gezegd worden. Het gaat hier in bijna alle steden over behoorlijk lage aantallen. Enkel Antwerpen telt genoeg inwoners (en ongevallen) om er een zinnige uitspraak over te kunnen doen. Het aantal verkeersslachtoffers bij de voetgangers daalde er sinds 2005-2007. Ook bij het totaal van de 13 steden is er een lichte daling in het laatste tijdsblok. Bij de

fietsers noteren we algemeen een lichte toename van het aantal verkeersslachtoffers. Dat is vooral het geval in Brugge, Oostende, Aalst, Gent en Hasselt. In Turnhout, Sint-Niklaas en Mechelen was er een beperkte daling van het aantal zwaargewonde en dode fietsers.

Aandachtspunten

De cijfers van Algemene Directie Statistiek (ADS) steunen op een registratie van ongevallen door de lokale en de federale politie. Vergelijking met de data uit de processen-verbaal van het parket heeft uitgewezen dat deze cijfers een onderschatting zijn van de realiteit. ADS voert correcties uit op de gegevens en herkalebreert de cijfers omwille van de onvolledigheid van de gegevens. Bij de kalibratie worden coëfficiënten bepaald die gebruikt worden om onvolledige gegevens te extrapoleren naar hun populatiewaarde. De kalibratie berekent de verhouding tussen het aantal ongevallen zonder doden per politiezone, afkomstig uit het PV-register en het aantal ongevallen zonder doden per politiezone, afkomstig van de verkeersongevallenformulieren. De kalibratiecoëfficiënt wordt dan toegepast op de variabelen van de ongevallen zonder doden. De ongevallen met doden worden niet gekalibreerd omdat deze gegevens vervolledigd worden bij de FOD Economie op basis van de meldingen door de parketten. Ook de ongevallen geregistreerd door de federale politie worden niet gekalibreerd. Onderrapportering en dus ook -kalibratie is er vooral voor het aantal lichtgewonden, vandaar dat deze cijfers hier niet opgenomen zijn.

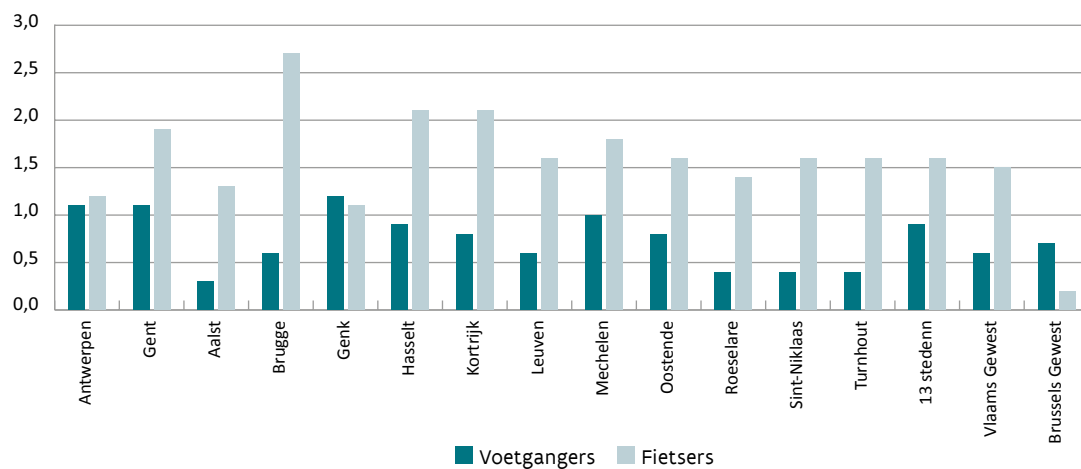
Omdat het aantal verkeersslachtoffer in een relatief kleine geografische ruimte als een stad behoorlijk kan fluctueren van jaar tot jaar, werken we met gemiddelden over een periode van 3 jaar. Dit om uitschieters uit te vlakken.

Gemiddeld jaarlijks aantal verkeersslachtoffers bij voetgangers en fietsers, van 2005-2007 tot 2014-2016, per 10.000 inwoners.

	Voetgangers				Fietsers			
	2005-2007	2008-2010	2011-2013	2014-2016	2005-2007	2008-2010	2011-2013	2014-2016
Antwerpen	1,7	1,6	1,5	1,1	1,2	1,1	1,2	1,2
Gent	1,1	1,4	1,3	1,1	1,5	1,4	2,4	1,9
Aalst	0,8	0,4	0,5	0,3	0,8	0,8	0,9	1,3
Brugge	0,9	1,0	0,8	0,6	1,7	1,6	2,0	2,7
Genk	0,2	0,5	1,2	1,2	0,7	1,0	1,1	1,1
Hasselt	0,9	0,7	1,3	0,9	1,7	1,8	1,5	2,1
Kortrijk	1,1	1,2	1,0	0,8	1,9	2,5	1,7	2,1
Leuven	1,1	0,9	1,1	0,6	1,5	1,6	2,3	1,6
Mechelen	1,1	1,5	1,3	1,0	2,1	1,5	1,8	1,8
Oostende	1,2	1,1	0,6	0,8	1,0	1,1	1,0	1,6
Roeselare	0,5	0,6	1,0	0,4	1,4	2,1	2,7	1,4
Sint-Niklaas	0,7	0,8	0,9	0,4	1,9	1,3	2,0	1,6
Turnhout	0,6	0,9	0,2	0,4	2,3	2,0	2,3	1,6
13 steden	1,2	1,2	1,2	0,9	1,4	1,4	1,7	1,6
Vlaams Gewest	0,7	0,7	0,7	0,6	1,5	1,4	1,5	1,5
Brussels Gewest	1,0	0,9	0,9	0,7	0,1	0,2	0,2	0,2

Bron: ADS, bewerking Statistiek Vlaanderen.

Gemiddeld jaarlijks aantal verkeersslachtoffers bij voetgangers en fietsers in de periode 2014-2016, per 10.000 inwoners.



Bron: ADS, bewerking Statistiek Vlaanderen.

TOEGANKELIJKHEID BUSHALTES IN DE STAD

Definitie

Aandeel haltes openbaar vervoer die toegankelijk zijn voor respectievelijk rolstoelgebruikers, rolstoelgebruikers mits assistentie en mensen met een visuele beperking.

Sinds maart 2016 screent De Lijn al haar haltes op toegankelijkheid. Medewerkers halte-infrastructuur van De Lijn kijken systematisch alle haltes na op een aantal parameters, zoals de perronhoogte, de hellingsgraad, de aanwezigheid van geleidetegels, ... Op basis van die inventarisatie wordt bepaald of de halte al dan niet toegankelijk is. Er zijn drie gradaties van toegankelijkheid: toegankelijk voor personen in een rolstoel, toegankelijk voor personen in een rolstoel mits assistentie en toegankelijk voor personen met een visuele beperking. Alle toegankelijkheidsgegevens komen terecht in een centrale databank van De Lijn. In april 2017 was ongeveer 75% van de haltes geïnventariseerd. De inventariseringsgraad is echter niet overal gelijk. In bijna alle centrumsteden ligt die tussen 90% en 100%. Uitzondering hierop zijn Gent (83%), Mechelen (34%) en Turnhout (0%). Voor die laatste stad kan dus geen aandeel berekend worden.

Voor meer informatie:

<https://www.delijn.be/nl/overdelijn/organisatie/zorgzaam-ondernemen/toegankelijkheid/>

Toelichting

Deze indicator is relevant voor de intentie 'Toegankelijkheid garanderen' (3.6). In een leefbare en duurzame stad zijn openbare ruimtes voor iedereen toegankelijk. Dat betekent dat deze betreedbaar en bruikbaar zijn zodat een verscheidenheid aan mensen, elk met hun eigen mogelijkheden, er op een onafhankelijke en gelijkwaardige manier gebruik van kunnen maken. Een inclusief ontwerp met aandacht voor rolstoelgebruikers en mensen met een visuele beperking draagt daartoe bij.

Deze indicator kan men best lezen samen met de indicator [Bereikbaarheid van het centrum van de stad met de fiets en het openbaar vervoer](#) en [Voldoende openbaar vervoer in de buurt](#).

De toegankelijkheid van de haltes voor openbaar vervoer scoort in de 13 centrumsteden gemiddeld beter dan het Vlaamse gemiddelde. Dit zowel voor rolstoelgebruikers als voor mensen met een visuele beperking. Tussen de 13 steden is er echter nog een grote diversiteit.

Het aandeel toegankelijke haltes voor personen in een rolstoel ligt het laagst in Mechelen, Sint-Niklaas en Aalst. Zij zitten onder het Vlaamse gemiddelde. Ook Kortrijk, Leuven en Roeselare halen behoorlijk lage aandelen. In Antwerpen, Gent en Brugge is 1 op de 5 tot 1 op de 4 haltes toegankelijk voor rolstoelgebruikers. In Oostende is dit het geval bij een derde van de haltes.

De aandelen 'toegankelijke haltes voor personen met een handicap mits assistentie' liggen een pak hoger. In Antwerpen, Leuven en Oostende is dat het geval voor meer dan de helft van de haltes. In Sint-Niklaas is dat dan weer maar 1 op de 10 haltes.

Voor mensen met een visuele handicap is er momenteel slechts een beperkt aantal haltes toegankelijk. Mechelen, Aalst en Kortrijk zitten onder het Vlaamse gemiddelde. Enkel Genk, Hasselt en Gent hebben meer dan 10% toegankelijke haltes voor personen met een visuele beperking.

Over Turnhout kunnen geen uitspraken gedaan worden, omdat hier nog geen enkele halte gescreend werd op toegankelijkheid. Dit is ook een eerste meting. Er kan dus niets gezegd worden over de evolutie van de toegankelijkheid.

Aandachtspunten

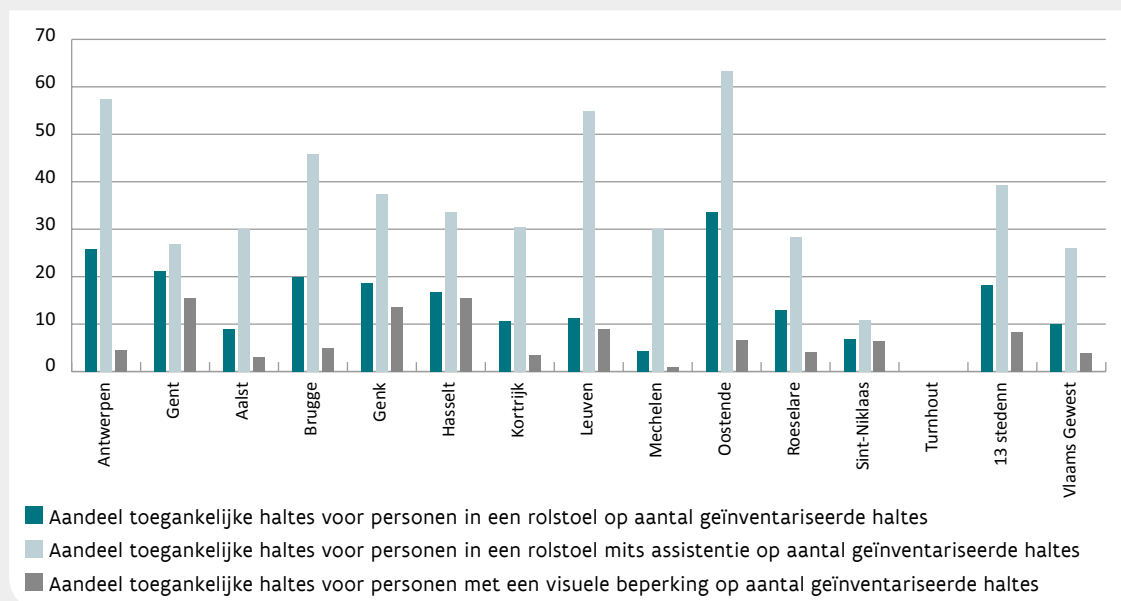
De aandelen gaan enkel over de haltes die al gescreend zijn. In de meeste steden is tussen de 90 en 100% van de haltes gecontroleerd op toegankelijkheid. Uitzondering hierop zijn Gent (83%), Mechelen (34%) en Turnhout (0%). Voor die laatste stad kan dus geen aandeel berekend worden.

Aandeel toegankelijke haltes De Lijn, naar type beperking, in 2015, in %.

	Aandeel toegankelijke haltes voor personen in een rolstoel op aantal geïnventariseerde haltes	Aandeel toegankelijke haltes voor personen in een rolstoel mits assistentie op aantal geïnventariseerde haltes	Aandeel toegankelijke haltes voor personen met een visuele beperking op aantal geïnventariseerde haltes
Antwerpen	25,9	57,4	4,5
Gent	21,1	26,9	15,5
Aalst	9,0	30,0	3,1
Brugge	20,0	45,8	5,0
Genk	18,7	37,4	13,6
Hasselt	16,7	33,7	15,4
Kortrijk	10,7	30,4	3,5
Leuven	11,3	54,9	8,9
Mechelen	4,4	30,1	0,9
Oostende	33,6	63,3	6,6
Roeselare	12,9	28,3	4,2
Sint-Niklaas	6,8	10,9	6,5
Turnhout			
13 steden	18,2	39,4	8,3
Vlaams Gewest	10,0	26,0	4,0

Bron: De Lijn.

Aandeel toegankelijke haltes De Lijn, naar type beperking, in 2015, in %.



Bron: De Lijn.

VOLDOENDE OPENBAAR VERVOER IN DE BUURT

Definitie

Aandeel (%) van de inwoners dat tevreden is over het aanbod bussen/trams in de buurt.

In de survey van de Stadsmonitor werd volgende stelling voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: 'Er rijden voldoende bussen/trams in mijn buurt'.

De respondenten konden antwoorden met 'helemaal oneens', 'eerder oneens', 'niet eens, niet oneens', 'eerder eens', 'helemaal eens' en 'weet niet/niet van toepassing'. Wie antwoordde met 'eerder eens' en 'helemaal eens' werd in de teller opgenomen. Respondenten die antwoordden met 'weet niet/ niet van toepassing' werden niet meegenomen in de berekeningen.

Toelichting

Er werd een visie opgesteld voor een duurzame en leefbare Vlaamse stad. Deze indicator is relevant voor volgende intenties: Vraag en aanbod afstemmen (1.1), Multimodale bereikbaarheid realiseren (3.2) en Meer binnenstedelijke differentiatie (5.7).

De indicator kan samen worden gelezen met andere indicatoren zoals [Verplaatsingen in de vrije tijd](#), [Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school](#),

[Bereikbaarheid van het centrum van de stad met de fiets en het openbaar vervoer](#) en [Duurzaam verplaatsingsgedrag korte afstanden](#).

In 2017 zijn 4 op de 5 inwoners van de centrumsteden het (helemaal) eens met de stelling dat er in hun buurt voldoende bussen/trams rijden. Dat is aanzienlijk meer dan het Vlaams gemiddelde van 64%.

De hoogste tevredenheid over het aanbod aan openbaar vervoer in de buurt is er in Oostende en Leuven. In Aalst, Mechelen, Turnhout en Roeselare zijn meer inwoners ontevreden.

In vergelijking met 2011 is de gemiddelde tevredenheid voor de 13 centrumsteden met 5 procentpunten gedaald. In Hasselt, Roeselare, Mechelen en Turnhout is die tevredenheid nog sterker gedaald. In Leuven en Sint-Niklaas bleef de daling beperkt tot 1 procentpunt.

Hoger opgeleiden en inwoners tussen 25 en 44 jaar zijn het vaker eens dat er voldoende bussen en trams in hun buurt rijden.

Aandachtspunten

Voor meer uitleg over de survey Stadsmonitor en de interpretatie van de resultaten: zie leeswijzer survey.

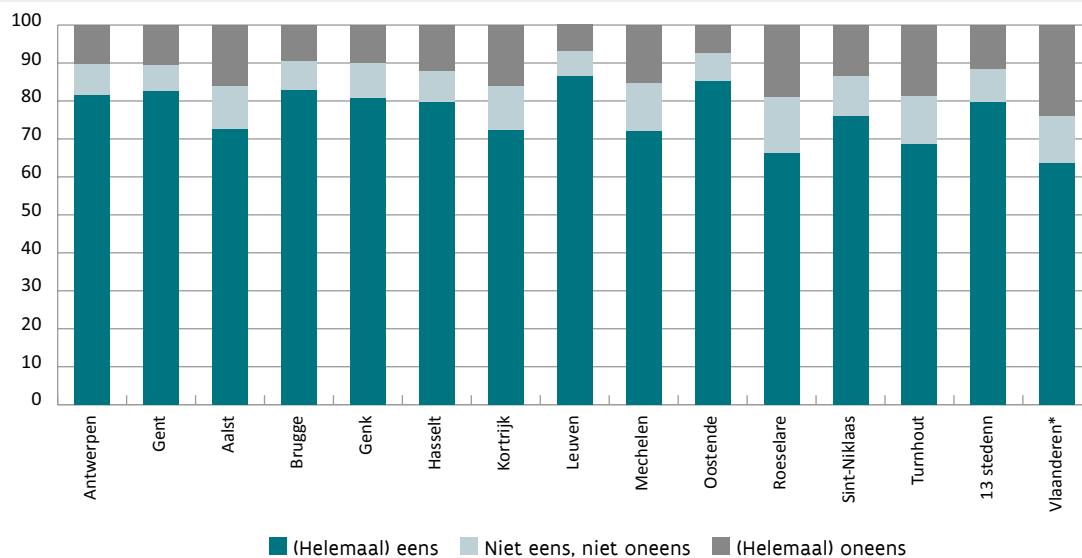
Tevredenheid over aanbod bussen/trams in de buurt, van 2011 tot 2017, in %.

	2011	2014	2017
Antwerpen	88	83	82
Gent	86	86	83
Aalst	77	74	73
Brugge	86	84	83
Genk	83	81	81
Hasselt	87	80	80
Kortrijk	79	74	72
Leuven	88	88	86
Mechelen	80	64	72
Oostende	87	87	85
Roeselare	73	67	66
Sint-Niklaas	77	75	76
Turnhout	80	74	68
13 steden	85	81	80
Vlaanderen*	/	/	64

* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor voor 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest. De vraagstelling was identiek.

Bron: Survey Gemeente- en Stadsmonitor.

Tevredenheid over aanbod bussen/trams in de buurt, in 2017, in %.



* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor voor 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest. De vraagstelling was identiek.

Bron: Survey Gemeente- en Stadsmonitor.

VOLDOENDE PARKEERPLAATSEN

Definitie

Aandeel (%) van de inwoners dat tevreden is over het aanbod parkeerplaatsen voor bewoners in de buurt.

In de survey van de Stadsmonitor werd volgende stelling voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: 'Er zijn voldoende parkeerplaatsen voor bewoners in mijn buurt'.

De respondenten konden antwoorden met 'helemaal oneens', 'eerder oneens', 'niet eens, niet oneens', 'eerder eens', 'helemaal eens' en 'weet niet/niet van toepassing'. Wie antwoordde met 'eerder eens' en 'helemaal eens' werd in de teller opgenomen. Respondenten die antwoordden met 'weet niet/ niet van toepassing' werden niet meegenomen in de berekeningen.

Toelichting

Er werd een visie opgesteld voor een duurzame en leefbare Vlaamse stad. Deze indicator is relevant voor volgende intenties: Vraag en aanbod afstemmen (1.1), Multimodale bereikbaarheid realiseren (3.2) en Meer binnenstedelijke differentiatie (5.7).

De indicator kan samen worden gelezen met andere indicatoren zoals [Vervoermiddelenbezit](#), [Verplaatsingen in de vrije tijd](#) en [Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school](#).

In 2017 zijn net iets minder dan de helft van de inwoners van de centrumsteden het (helemaal) eens met de stelling dat er in hun buurt voldoende parkeerplaatsen zijn. Dat is minder dan het Vlaams gemiddelde van 60%.

De hoogste tevredenheid over het aanbod aan parkeerplaatsen in de buurt is er in Kortrijk, Hasselt, Roeselare, Brugge en Genk met meer dan 60% tevredenheid. In Aalst, Mechelen en Antwerpen zijn meer inwoners ontevreden.

In vergelijking met 2011 is de gemiddelde tevredenheid voor de 13 centrumsteden met 3 procentpunten gedaald. In Antwerpen, Sint-Niklaas, Hasselt en Mechelen is die tevredenheid nog meer gedaald. In Oostende en Genk was er dan weer een toename van de tevredenheid.

Hoger opgeleiden, 65-plussers, samenwonenden, mensen zonder betaald werk en eigenaars van een eigen woning zijn het vaker eens dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor bewoners in hun buurt.

Aandachtspunten

Voor meer uitleg over de survey Stadsmonitor en de interpretatie van de resultaten: zie leeswijzer survey.

In de Gemeentemonitor wordt naast voldoende parkeerplaatsen in de buurt, bijkomend gepolst naar voldoende parkeerplaatsen in de gemeente. Wat voldoende parkeerplaatsen in de buurt betreft, is er een klein verschil in de antwoordcategorieën: de antwoordcategorie 'geen mening / weet niet' van de Gemeentemonitor, is de categorie 'weet niet / niet van toepassing' in de Stadsmonitor.

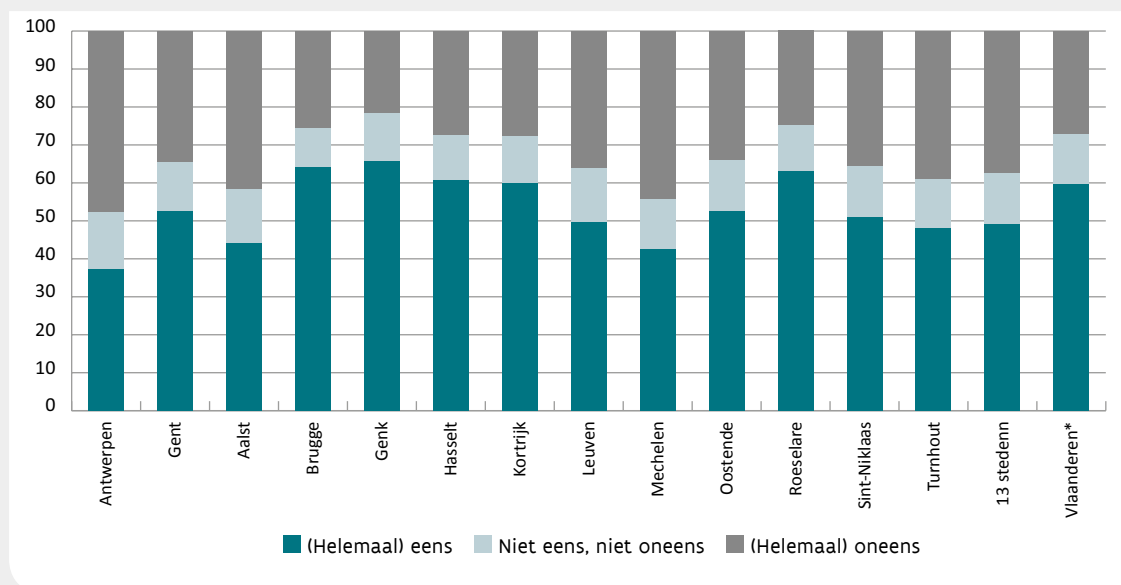
Tevredenheid over aanbod parkeerplaatsen in de buurt, in 2011, 2014 en 2017, in %.

	2011	2014	2017
Antwerpen	42	40	37
Gent	53	51	53
Aalst	48	49	44
Brugge	65	63	64
Genk	62	64	66
Hasselt	67	62	61
Kortrijk	61	64	60
Leuven	50	52	50
Mechelen	49	47	43
Oostende	50	57	53
Roeselare	65	63	63
Sint-Niklaas	56	53	51
Turnhout	52	51	48
Totaal 13 steden	52	51	49
Vlaanderen*	/	/	60

* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor voor 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest. De vraagstelling was identiek.

Bron: Survey Gemeente- en Stadsmonitor.

Tevredenheid over aanbod parkeerplaatsen in de buurt, in 2017, in %.



* Het cijfer voor Vlaanderen is berekend op basis van een samengevoegd bestand van de survey Gemeente- en Stadsmonitor voor 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest. De vraagstelling was identiek.

Bron: Survey Gemeente- en Stadsmonitor.

TEVREDENHEID OVER DE STAAT VAN DE WEGEN, VOET- EN FIETSPADEN IN DE STAD

Definitie

Aandeel (%) van de inwoners dat tevreden is over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de stad.

In de survey van de Stadsmonitor werden de volgende vragen voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: (1) 'In welke mate ben je tevreden over de staat van de wegen?' en (2) 'In welke mate ben je tevreden over de staat van fiets- en voetpaden?'

Respondenten konden antwoorden met 'zeer ontevreden', 'eerder ontevreden', 'noch tevreden, noch ontevreden', 'eerder tevreden' en 'zeer tevreden'. Respondenten die antwoordden met 'eerder tevreden' en 'zeer tevreden', werden in de teller opgenomen. Bij de berekeningen werd er met 'geen mening / niet van toepassing' geen rekening gehouden.

Toelichting

In een leefbare en duurzame stad staat de kwaliteit van de infrastructuur centraal (intentie 3.5). De stad beschikt over goed uitgeruste wegen, fiets- en voetpaden die een veilige mobiliteit toelaten (intentie 3.7) en die een multimodale bereikbaarheid realiseren (intentie 3.2). Fysieke verwaarlozing en verloedering van de fysieke infrastructuur worden vermeden en bestreden, omdat ze een bron van onveiligheidsrisico's en -gevoelens vormen (intentie 3.7).

De indicator kan samen worden gelezen met andere indicatoren zoals [Verkeersslachtoffers](#), [Fietsvriendelijk karakter van de buurt](#) en [Verkeersveilige buurt](#).

In Kortrijk, Mechelen, Oostende, Roeselare, Brugge, Hasselt en Genk is meer dan de helft van de inwoners tevreden over de staat van de wegen. In Antwerpen en Turnhout ligt die tevredenheid een pak lager. De gemiddelde tevredenheid over de staat van de voet- en fietspaden ligt iets lager. In Brugge, Hasselt, Oostende en Genk zijn minstens de helft van de inwoners tevreden over de weginfrastructuur voor de zwakke weggebruikers. Turnhout noteert een veel lagere tevredenheid.

De voorbije jaren nam de gemiddelde tevredenheid over de staat van de wegen toe. Dat was vooral het geval in Roeselare, Mechelen, Aalst en Genk. In Hasselt en Brugge daalde de tevredenheid dan weer licht. Bij de voet- en fietspaden bleef de gemiddelde tevredenheid status quo. In Gent, Mechelen, Aalst en Roeselare ging de tevredenheid wel enkele procentpunten omhoog. In Brugge en Hasselt nam de tevredenheid dan weer af.

Belgen, mensen met een betaalde job en huiseigenaars zijn over het algemeen minder tevreden over de kwaliteit van de wegen en voet- en fietspaden dan niet-Belgen, mensen zonder betaalde job en huurders. Voor de staat van de wegen zijn personen met een hogere of lagere opleiding meer tevreden dan de middencategorie voor opleiding. Ook min-18-jarigen en 75-plussers zijn meer tevreden dan de leeftijden ertussen. Mannen en lager opgeleiden zijn meer tevreden over de staat van de voet- en fietspaden dan vrouwen en hoger opgeleiden. Qua leeftijd zijn personen onder de 24 jaar het meest tevreden, de 55-plussers het minst.

Aandachtspunten

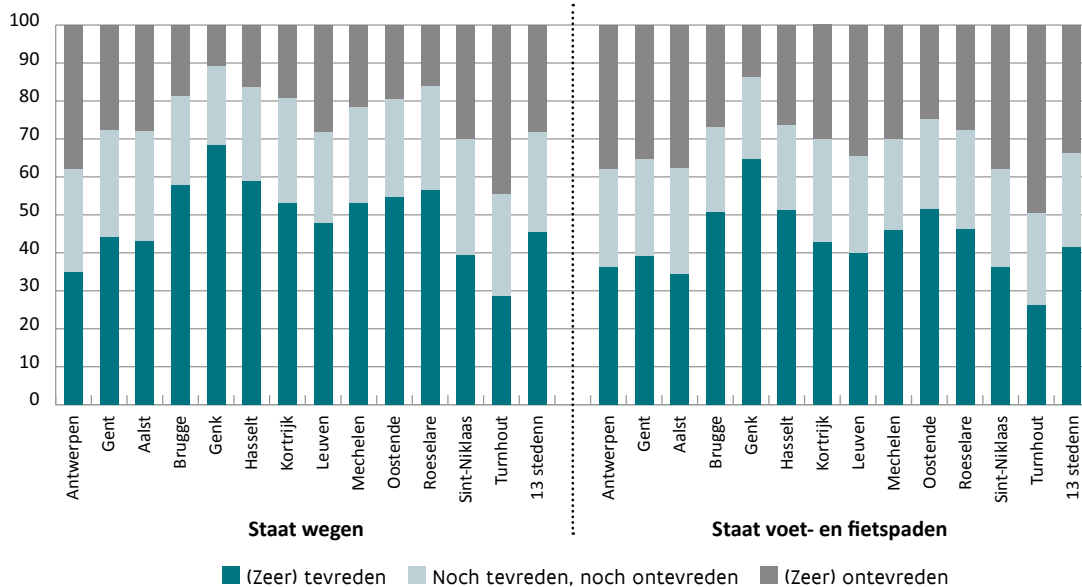
Voor meer uitleg over de survey Stadsmonitor en de interpretatie van de resultaten: zie leeswijzer survey.

Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de stad, in 2011, 2014 en 2017, in %.

	Wegen			Voet- en fietspaden		
	2011	2014	2017	2011	2014	2017
Antwerpen	28	35	35	37	40	36
Gent	35	40	44	33	33	39
Aalst	26	36	43	25	30	34
Brugge	60	55	58	59	50	51
Genk	51	65	68	64	65	65
Hasselt	61	67	59	64	60	51
Kortrijk	43	52	53	46	44	43
Leuven	44	48	48	44	42	40
Mechelen	39	51	53	37	40	46
Oostende	46	57	55	51	53	52
Roeselare	45	44	57	37	38	46
Sint-Niklaas	32	40	39	35	35	36
Turnhout	23	28	29	22	26	26
Totaal 13 steden	38	44	45	41	41	41

Bron: survey Stadsmonitor.

Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de stad, in 2017, in %.



Bron: survey Stadsmonitor.