Resultaten enquête op Mobilys - Forum 2006

Werkende Belg pessimistisch over toekomst verkeerssituatie

Brussel, 17 november 2006. **Naar aanleiding van het Mobilys-Forum liet de NMBS-Holding een beperkte enquête uitvoeren bij de actieve beroepsbevolking. Uit de resultaten van deze enquête blijkt pessimisme bij de actieve bevolking over de evolutie van de verkeerstoestand. Het merendeel van de respondenten gaf aan dat de oplossing voor de mobiliteitsproblematiek moet worden bereikt door bijkomende inspanningen van de overheid, maar ook de bedrijven kunnen hun steentje bijdragen. Goedkoper openbaar vervoer scoort het hoogst als maatregel om de auto (vaker) aan de kant te laten.**

Vorig jaar organiseerde de NMBS-Holding voor het eerst Mobilys, een discussieplatform rond mobiliteit. Met dit initiatief wil de onderneming een voortrekkersrol opnemen in het maatschappelijk debat over deze materie.

In het kader van de tweede editie van Mobilys organiseerde de NMBS-Holding op donderdag 16 en vrijdag 17 november het Forum “Homo sapiens, homo mobilis”. Centrale thema was of de mens er in de loop der tijden is in geslaagd om zijn mobiliteit op een intelligente manier te organiseren. Enkele tientallen experts en beleidsmakers wisselden kennis, ervaringen en meningen uit over de factoren die de keuze van de vervoersmodus bepalen, maatregelen die het transportaanbod kunnen verbeteren, de mogelijke bijdrage van stations tot een duurzame mobiliteit. De tussenkomsten toonden aan dat het mobiliteitsvraagstuk niet ernstig genoeg kan worden genomen en dat de oplossing een verhaal is van én-én-én waarbij intermodaliteit, aanbod, frequentie, prijs, manieren van werken...een rol spelen.

Enquête Dimarso

In het kader van de 2e editie van het Mobilys-forum liet de NMBS-Holding een enquête uitvoeren door TNS Dimarso. Uit de resultaten van dat onderzoek blijkt dat een meerderheid van de actieve bevolking pessimistisch is over de evolutie van de verkeerstoestand in België (56%). De openbaar-vervoergebruiker ziet de mobiliteitstoekomst net iets minder zwart in (50%). Hij somt als belangrijkste motivatie voor zijn vervoerskeuze bij woon-werkverkeer “files vermijden, minder vervuilend en minder parkeerproblemen” op. 44% van de mensen die aangeven dat ze het openbaar vervoer niet gebruiken geven aan aan dat goedkoper openbaar vervoer hen zou aansporen om de auto niet langer of minder te gebruiken om naar het werk te gaan. Het verminderen van de prijs van het openbaar vervoer is trouwens de populairste maatregel bij alle respondenten (79% eerder of heel gunstig). Opvallend is dat 60% van de ondervraagden positief staat tegen de volledige integratie van de kost van het openbaar vervoer in de belastingen om in ruil gratis te kunnen reizen.

Voor het oplossen van het verkeersinfarct wordt richting openbaar vervoer gekeken. Dit kende de voorbije jaren een opmerkelijke groei. Vanaf 1999 steeg het gebruik van het openbaar vervoer jaarlijks gemiddeld met 4,1%, ten opzichte van 1,2% in het privé-vervoer. Opmerkelijk is dat twee derde (65%) van de respondenten van oordeel is dat de overheid nog te weinig geld investeert in alternatieve transportmogelijkheden naast de auto. Slechts 6% van de respondenten vindt dat er te veel geld naartoe gaat!

Uit de resultaten van de enquête blijkt ook dat een aanzienlijk deel van de bevolking van oordeel is dat ook de bedrijven inspanningen kunnen leveren om tot een oplossing van het mobiliteitsvraagstuk te komen. 72% van de ondervraagden denkt meer gebruik te maken van openbaar vervoer als hun onderneming daartoe concrete maatregelen zou treffen (aangepaste uurregeling, nieuwe bedrijfslocaties, transportcheques...). Belangrijk is ook dat 68% van degenen die nog geen gebruik maken van het openbaar vervoer die mening deelt.

*De **NMBS-Holding** overkoepelt de NMBS-Groep en staat mee garant voor een optimale kwaliteit van de dienstverlening. Dit doet ze door de activiteiten van haar filialen NMBS (exploitant) en Infrabel (infrastructuurbeheerder) te coördineren en te ondersteunen. Ze let op de samenhang van hun strategieën en de eenheid van de groep om, onder meer, een financieel evenwicht te bereiken. De NMBS-Holding is de werkgever van het voltallige spoorwegpersoneel van de NMBS-Groep. Dat telt circa 38 000 personeelsleden. De Holding is eigenaar van de stationsgebouwen, parkings, fietsenstallingen en ruimtes voor fietsenverhuur en de stationsomgeving. Verder staat zij in voor de veiligheid op en de beveiliging van het spoorwegdomein. Daarenboven beheert zij het IT-netwerk voor de volledige groep. Ze zet zich in voor het behoud van het historisch patrimonium van de spoorwegactiviteit en heeft de promotie van het vervoer op het Belgische spoorwegnet, een van 's werelds dichtste, tot doel.*

Perscontact:

Leen Uyterhoeven, woordvoerster NMBS-Holding: 02/526.37.20 of 0478/23.41.73 of leen.uyterhoeven@b-holding.be.

Enquête over de mobiliteit van actieve personen

NMBS-Holding

14/11/2006

NMBS-Holding - Studierapport nr. C265 (RRap4852_C265_D : 14/11/2006)

Dimarso N.V., opererend onder de commerciële naam TNS DIMARSO en hierna TNS DIMARSO genoemd, beschikt exclusief over het auteursrecht van dit rapport. Niets uit dit rapport mag dan ook worden gebruikt en/of verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaandelijke toestemming van TNS DIMARSO.

INHOUDSTAFEL

1. DOELSTELLINGEN 3

2. METHODOLOGIE 4

3. STEEKPROEFSTRUCTUUR 5

4. RESULTATEN 6

4.1. VERWACHTE EVOLUTIE VAN DE VERKEERSTOESTAND IN BELGIË 6

4.2. INVESTEERT DE OVERHEID VOLDOENDE IN ALTERNATIEVE TRANSPORTMOGELIJKHEDEN? 6

4.3. WIE GEBRUIKT HET OPENBAAR VERVOER? 7

4.4. MOTIVATIES WAAROM MEN HET OPENBAAR VERVOER GEBRUIKT 8

4.5. REDENEN WAAROM MEN HET OPENBAAR VERVOER MEER ZOU GEBRUIKEN 9

4.6. WAT ZOUDEN DE MEEST POPULAIRE MAATREGELEN ZIJN? 10

4.7. WELKE MAATREGELEN ZOUDEN TOT ACTIE AANZETTEN? 11

5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 12

1. DOELSTELLINGEN

Het doel van de studie bestaat er in om na te gaan welk beeld de werkende Belgen over de mobiliteit hebben, of zij het openbaar vervoer gebruiken om naar het werk te gaan en waarom (niet). Verder wordt ook bekeken hoe men tegenover maatregelen staat om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

Er zal ook worden nagegaan welke verschillen er bestaan tussen enkele socio-demografische subgroepen.

2. METHODOLOGIE

- Onderzoeksuniversum

De doelgroep van de studie bestaat uit beroepsactieve Belgen die ouder zijn dan 18 jaar.

De geobserveerde penetratiegraad van deze doelgroep is 48%.

- Steekproefgrootte

Gewenst: n=480
Geobserveerd: n=464

- Dataverzamelingsmethode

De interviews werden uitgevoerd aan de hand van de wekelijkse CATI (Computer Assisted Telephone Interviewing) omnibus. De vragenlijst had een gemiddelde lengte van vijf minuten.

- Data

Het veldwerk voor deze studie werd uitgevoerd van 30 oktober tot 6 november 2006.

3. STEEKPROEFSTRUCTUUR

	Geobserveerd	Gewogen	Gewenst (bron: CIM 2006)
Geslacht			
- Man	58%	60%	57%
- Vrouw	42%	40%	43%
Nielsen zone			
- I	24%	26%	27%
- II	32%	34%	34%
- III	11%	11%	11%
- IV	17%	14%	14%
- V	16%	15%	15%
Leeftijd			
- < 34	30%	34%	34%
- 35-54	58%	57%	57%
- 55+	12%	10%	9%



4. RESULTATEN

4.1. VERWACHTE EVOLUTIE VAN DE VERKEERSTOESTAND IN BELGIË

Basis: allen	TOTAAL (n= 464)	Man (n= 263)	Vrouw (n= 201)	Gebruikers openbaar vervoer (n= 83)
Optimisten	**14%**	11%	17%	24%↑
Pessimisten	**56%**	63%↑	48%↓	50%
"Er zal niets veranderen"	**27%**	23%	33%	26%
TOTAAL	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

In totaal ziet **56**% van de actieve Belgische bevolking (18+) de toekomst van het Belgisch verkeer pessimistisch tegemoet. Vooral de mannen (**63**%) denken dat de toestand eerder zal verslechteren.

De vaststelling dat gebruikers van het openbaar vervoer eerder optimistisch zijn kan gedeeltelijk te wijten zijn aan het feit dat ze minder geconfronteerd worden met de dagelijkse en toenemende verkeersellende.

4.2. INVESTEERT DE OVERHEID VOLDOENDE IN ALTERNATIEVE TRANSPORTMOGELIJKHEDEN?

n= 464	TOTAAL
Te veel geld	6%
Genoeg geld	24%
Te weinig geld	65%
TOTAAL	100%

BASIS= ALLEN

Twee derde van de actieve bevolking vindt dat openbare instanties te weinig investeren in alternatieve transportmogelijkheden naast de auto. In het zuiden van het land is dit zelfs **77**%. Het is evenwel niet zo dat men in het noorden vindt dat er te veel wordt geïnvesteerd (**7**%). Het verschil is dat in het noorden, **32**% vindt dat er al voldoende wordt geïnvesteerd, in het zuiden is dit slechts **11**%.

4.3. WIE GEBRUIKT HET OPENBAAR VERVOER?

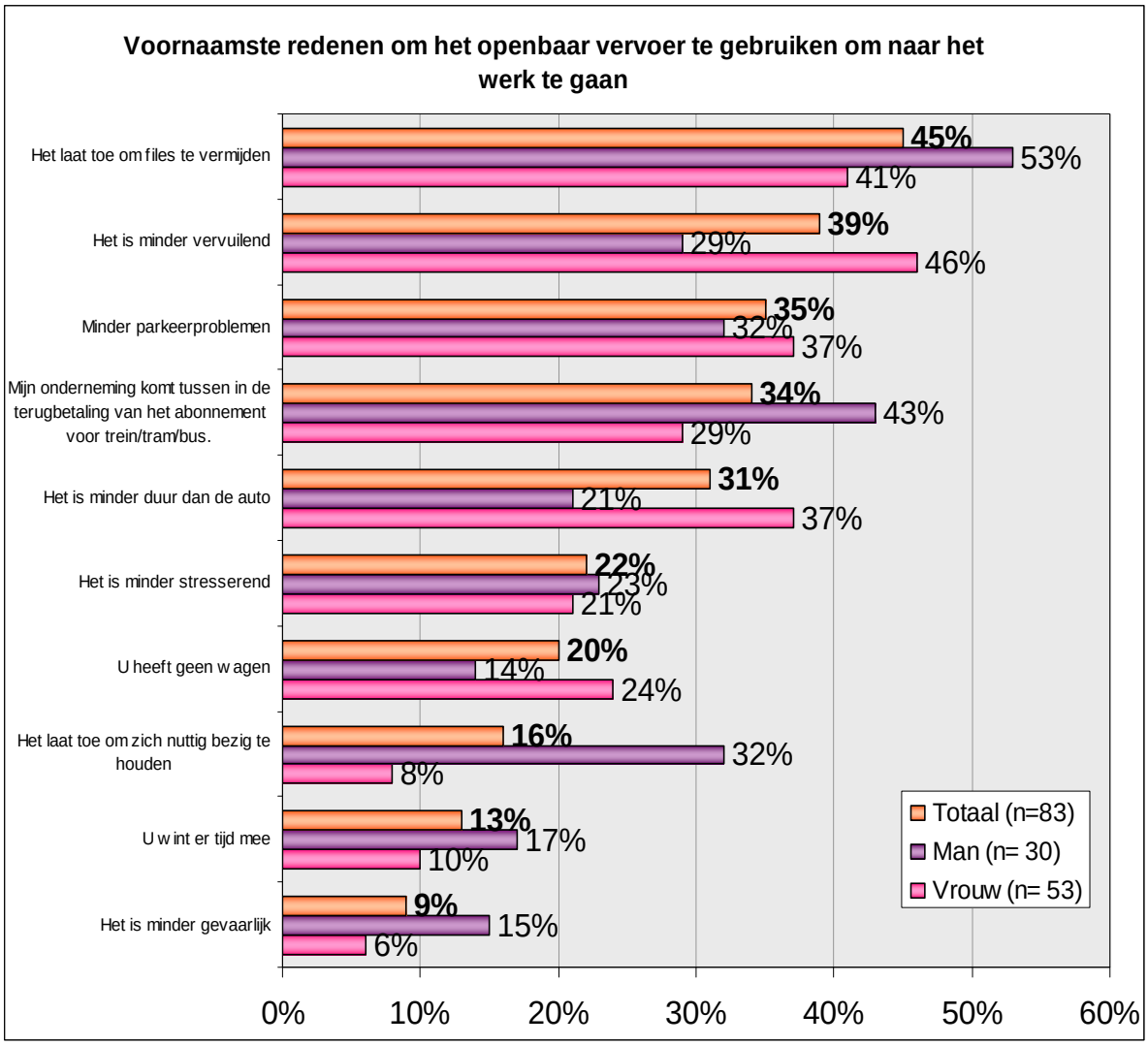
		TOTAAL	Gebruiker	Niet-gebruiker
TOTAAL (n=464)		**100%**	**100%**	**100%**
GESLACHT	man (n=263)	57%	36%↓	61%↑
	vrouw (n=201)	43%	64%↑	39%↓
REGIO	Noord (n=279)	60%	47%	63%
	Brussel (n=49)	11%	28%↑	7%↓
	Zuid (n=136)	29%	25%	30%
BEROEP	arbeider (n=136)	29%	19%	32%
	bediende (n=280)	60%	77%↑	57%↓
	zelfstandige (n=49)	11%	4%↓	12%↑
HABITAT	grote agglomeraties (n=127)	28%	45%↑	24%↓
	stedelijke gemeenten (n=101)	22%	22%	22%
	secundaire gemeenten (n=107)	17%	17%	25%
	andere gemeenten (n=128)	16%	16%	30%

BASIS= ALLEN

Legende
↑ Een significant **hogere** proportie in deze subgroep in vergelijking met de proportie in de totale sample.
↓ Een significant **lagere** proportie in deze subgroep in vergelijking met de proportie in de totale sample.

Onder de gebruikers van openbaar vervoer bevinden zich gemiddeld meer vrouwen, meer Brusselaars en bedienden. Het is inderdaad zo dat bedienden vaker in steden werken waar er betere verbindingen zijn. Het bereiken van industriezones (vaker voor arbeiders) met het openbaar vervoer is moeilijker.

4.4. MOTIVATIES WAAROM MEN HET OPENBAAR VERVOER GEBRUIKT



BASIS: MAKEN GEBRUIK VAN HET OPENBAAR VERVOER OM NAAR HET WERK TE GAAN (n= 83)

Voor de totale steekproef zijn **de drie belangrijkste motieven** om het openbaar vervoer te gebruiken om naar het werk te gaan

1. Het laat toe om files te vermijden (**45**%)
2. Het is minder vervuilend (**39**%)
3. Minder parkeerproblemen (**35**%)

Uit de tabel is eveneens op te maken dat de motieven soms sterk verschillen tussen man en vrouw. Zo is de reden dat het openbaar vervoer toelaat om files te vermijden de belangrijkste reden voor mannen (**53**%), terwijl voor vrouwen de milieuvriendelijkheid van dit transport het belangrijkst is (**46**%).

Bij relatief meer mannen dan vrouwen komt de onderneming tussen in de terugbetaling vn het abonnement (**43**% vs **29**%). Relatief meer vrouwen kizen voor het openbaar vervoer omdat het minder duur is dan de auto (37% vs 21%) of omdat ze niet over een auto beschikken (**24**% vs **14**%). Respondenten jonger dan 34 geven ook vaker (**30**%) aan dat ze het openbaar vervoer gebruiken omdat het hen toelaat zich nuttig bezig te houden met andere zaken (men kan bijvoorbeeld verder werken op de trein).

4.5. REDENEN WAAROM MEN HET OPENBAAR VERVOER MEER ZOU GEBRUIKEN

De voornaamste redenen die u zouden aansporen om de auto niet langer of minder te gebruiken om naar het werk te gaan ...	**TOTAAL (n= 381)**
Goedkoper openbaar vervoer	44%
Een betere verbinding met bepaalde wijken, een uitbreiding van het netwerk, nieuwe lijnen	42%
Een betere coördinatie van de verschillende netten (NMBS, MIVB, De Lijn, TEC).	32%
Parkeergelegenheid creëren buiten de stad waar u uw wagen kan achterlaten alvorens naar het centrum van de stad te gaan	30%
Sneller openbaar vervoer	24%
Maatregelen opdat het openbaar vervoer meer betrouwbaar is dan vandaag	13%
Meer comfortabel openbaar vervoer	13%
Tol bij het binnenrijden van steden	5%

BASIS: MAKEN GEEN GEBRUIK VAN HET OPENBAAR VERVOER OM NAAR HET WERK TE GAAN (N= 382)

In het algemeen blijkt dat een verlaging van de kost van het openbaar vervoer de meest populaire maatregel zou zijn. Vooral vrouwen blijken gevoelig voor een prijsverlaging (**53**%). Naast de prijs tellen ook praktische overwegingen: betere verbindingen, betere coördonatie (aansluitingen) tussen de netten en parkeergelegenheid. Meer comfort, meer snelheid en meer betrouwbaarheid zijn minder belangrijke redenen. Tol bij het binnenrijden van de steden kan al helemaal niet op goedkeuring rekenen.

Als we de regio's vergelijken is het duidelijk dat in het noorden, de prijs van het openbaar vervoer en een uitbreiding van het netwerk nog meer zouden aansporen tot het achterwege laten van de auto.

4.6. WAT ZOUDEN DE MEEST POPULAIRE MAATREGELEN ZIJN?

n= 464	TOP +2 (eerder of heel gunstig)	TOP -2 (eerder of helemaal ongunstig)
De prijs van openbaar vervoer verminderen	79%↑	11%
Aanmoedigen tot carpooling	73%↑	19%
De kost van het openbaar transport volledig integreren in de belastingen om in ruil gratis te kunnen reizen	60%	30%
De toegang tot de centra van de steden beperken tot niet vervuilende voertuigen, of het nu gaat om openbaar vervoer of personenwagens	58%	27%
De toegang tot het centrum van steden verbieden aan alle personenwagens	40%	49%↓
Tolhuizen plaatsen om personenwagens toe te laten in de centra van de grote steden	32%	56%↓

BASIS= ALLEN

Legende
↑ **Meest** gunstige maatregelen.
↓ **Minst** gunstige maatregelen.

De maatregelen waar men het meest gunstig tegenover staat zijn een prijsvermindering (**79**%) en het aanzetten tot carpooling (**73**%). Zes op tien actieve Belgen zijn voorstander van het integreren van de kost van het openbaar vervoer in de belastingen om gratis te kunnen reizen. Drie op tien zijn echter tegen.

Drie op tien is tegen het beperken van vervuilende voertuigen in de centra van steden, maar als het over de eigen wagen gaat ("alle personenwagens"), is maar liefst de helft tegen. Tolhuizen kunnen slechts op genade rekenen bij 3 op de tien actieve Belgen.

Het is duidelijk dat maatregelen die een opoffering vragen van de respondent qua populariteit aanzienlijk lager scoren. Maatregelen die de kost doorschuiven naar de overheid of de anderen die zich anders verplaatsen, worden wel gunstig beoordeeld.

Een hoog percentage van de Belgen dat het aanmoedigen van carpoolen gunstig gezind is, mag niet tot de conclusie leiden dat zo'n hoog percentage van de bevolking effectief bereid is om tot carpooling over te gaan. De oudere bevolking (55+) ziet minder het nut in van deze maatregel.

Deze ouderen zijn ook meer gekant tegen maatregelen waarbij ze hun voertuig buiten de stad moeten achterlaten en dus nog een hele afstand moeten afleggen naar het centrum. Dit kan voor hen fysiek belastend zijn. Zoals we daarnet al konden merken blijken vrouwen ook hier het meest gevoelig voor een prijsvermindering (eerder of heel gunstig samen: **88**%).

Wanneer we de regio's naast elkaar leggen, merken we dat men in Brussel positiever staat tegenover maatregelen die de toegang tot hun stad voor voertuigen beperkt. In Wallonië is men dan weer eerder te vinden voor gratis transport en een volledige integratie van deze kost in de belastingen.

Vergeleken met bedienden en zelfstandigen, zou een grote proportie (**43**%) van de arbeiders de integratie van de kost van het openbaar vervoer in de belastingen een heel gunstige maatregel vinden. Een vijfde van degenen die reeds het openbaar vervoer gebruiken vinden diezelfde maatregel ongunstig, terwijl dat bij de niet-gebruikers een derde is.

4.7. WELKE MAATREGELEN ZOUDEN TOT ACTIE AANZETTEN?

Zou u gebruik maken van een "park & ride" bij uw station om een deel van het traject of het volledige traject af te leggen met het openbaar vervoer?	
n= 464	**Totaal**
Ja, ik zou er gebruik van maken	62%
Neen, ik zou er geen gebruik van maken	34%

BASIS= ALLEN

Vindt u het aanvaardbaar dat u zou moeten betalen om zekerheid te hebben over een parkeerplaats dicht bij uw station?	
n= 464	**Totaal**
Ja	42%
Neen	56%

BASIS= ALLEN

Denkt u dat u meer gebruik zou maken van het openbaar vervoer als uw onderneming concrete maatregelen zou treffen daartoe? (aangepaste uurregeling, nieuwe bedrijfslocaties, transportcheques, ...)	
n= 464	**Totaal**
Ja	72%
Neen	26%

BASIS= ALLEN

Zowel bij de "park & ride" als bij de maatregelen door de onderneming geven veel respondenten aan meer gebruik te zullen maken van het openbaar vervoer. Hier moet men rekening houden met een aanzienlijke graad van sociaal wenselijke antwoorden. Dit houdt in dat veel respondenten hier inderdaad positief tegenover staan, maar daarom nog niet daadwerkelijk ook tot actie zullen overgaan.

Bijna drie kwart van de respondenten denkt dat ze meer gebruik zouden maken van het openbaar vervoer moest er een inspanning komen van hun onderneming om dit aan te moedigen.

Belangrijk is ook dat **68**% van degenen die nog niet gebruik maken van het openbaar vervoer zeggen dat ze dit wel zouden doen moest hun bedrijf de gepaste maatregelen nemen.

Aangezien momenteel slechts **18**% van de actieve bevolking gebruik maakt van het openbaar vervoer, is het zeer onwaarschijnlijk dat twee derde van de werkenden toch het openbaar vervoer zouden gebruiken indien er meer "park & ride" en werkgeversbijdragen zouden aangeboden worden.

5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Een meerderheid van de actieve bevolking is pessimistisch over de evolutie van de verkeerstoestand in België. De openbaar-vervoergebruiker ziet de mobiliteitstoekomst net iets minder zwart in en somt als belangrijkste motivatie voor zijn vervoerskeuze in het woon-werkverkeer “files vermijden, minder vervuilend en minder parkeerproblemen” op. Bij de niet gebruikers geeft bijna de helft aan dat goedkoper openbaar vervoer hen zou aansporen om de auto niet langer of minder te gebruiken om naar het werk te gaan.

Goedkoper openbaar vervoer valt dus meer in de gunst bij de actieve Belg dan het gratis maken van het openbaar vervoer door de kosten te integreren in de belastingen. Samen met een prijsdaling zijn ook praktische aspecten (uitbreiding van het netwerk en betere coördinatie van de netten) motivaties om meer gebruik van het openbaar vervoer te maken.

Een specifieke groep (jonge mannelijke gebruikers) is gevoelig voor het aspect over nuttige tijdsinvulling: ze kunnen bijvoorbeeld verder werken op de trein.

Er is daarentegen wel een belangrijke weerstand tegen het beperken van de toegang tot de centra van de steden en het gebruik van tolhuizen. Ook carpooling is zeker geen mirakeloplossing: velen vinden dat de overheid dit moet aanmoedigen, maar in de praktijk heeft iedereen wel een excuus om het niet te doen.

Om mensen meer aan te zetten gebruik te maken van het openbaar vervoer kan er dus best gecommuniceerd worden over de praktische voordelen die het openbaar vervoer biedt: men kan files en parkeerproblemen vermijden, zodat men minder gestresseerd op het werk aankomt. In combinatie met het negatieve toekomstbeeld dat mensen hebben over mobiliteit, levert dit een sterke boodschap op.

Samen met de praktische kant van het verhaal, kan "minder vervuiling" als ondersteunende boodschap dienen (brandend actueel sinds "An Inconvenient Truth). Op deze manier kan er ook een emotionele kant toegevoegd worden: men hoeft zich niet schuldig te voelen dat men het milieu belast.