

## Federale diagnostiek woon-werkverkeer op 30 juni 2011

Conform de programmawet van 8 april 2003 zijn de bedrijven en openbare instellingen met meer dan 100 werknemers (en elke vestigingseenheid met minstens 30 werknemers) verplicht om een driejaarlijkse diagnostiek op te stellen over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woon- en werkplaats.

Deze wettelijke verplichting heeft tot doel om binnen de onderneming informatie en conclusies aangaande de mobiliteit binnen de onderneming te verbeteren, maar ook om in te spelen op de transportvraag door een meer duurzame mobiliteit te creëren.

De diagnostiek wordt opgesteld aan de hand van een lijst met de volgende vragen:

- het aantal werknemers op de vestiging zelf,
- de organisatie van de arbeidstijd,
- de verplaatsingswijze van de werknemers,
- de toegankelijkheid van de onderneming,
- de bestaande maatregelen voor het mobiliteitsbeheer,
- de nog ervaren mobiliteitsproblemen,
- de potentiële maatregelen.

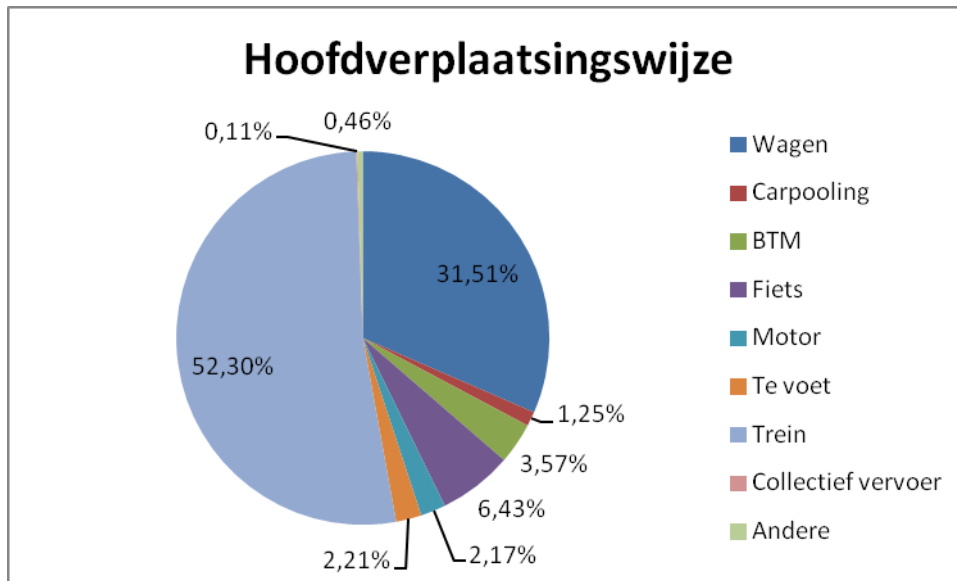
De verzamelde gegevens maken het bovendien mogelijk om het mobiliteitsbeleid op alle niveaus te evalueren en te corrigeren.

Binnen de NMBS-Groep heeft 26,88% van het personeel (9.304 werknemers) de enquête beantwoord.

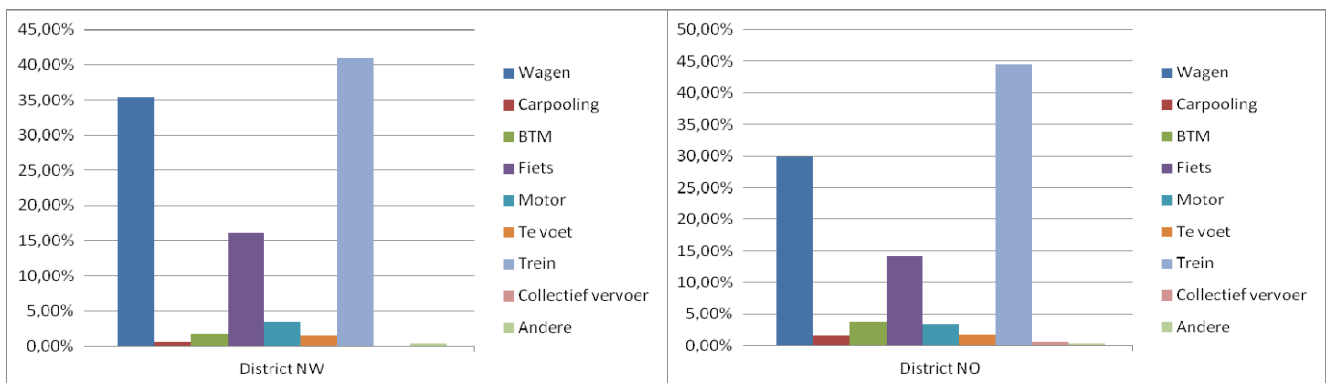
182 vestigingseenheden werden geënquêteerd:				
DNW	DNO	DCE <sup>1</sup>	DZW	DZO
52	36	5	41	48
Deelnemingsgraad aan de enquête per district:				
31,10%	22,34%	30,85%	23,55%	23,72%

<sup>1</sup> De 38 vestigingseenheden van het DCE zijn gehergroepeerd in 5 sites in het kader van het BVP van het BHG

Hieronder voor de NMBS-Groep de resultaten over de verplaatsingswijze die gekozen is om het grootste deel van het traject woon-/werkplaats uit te voeren.

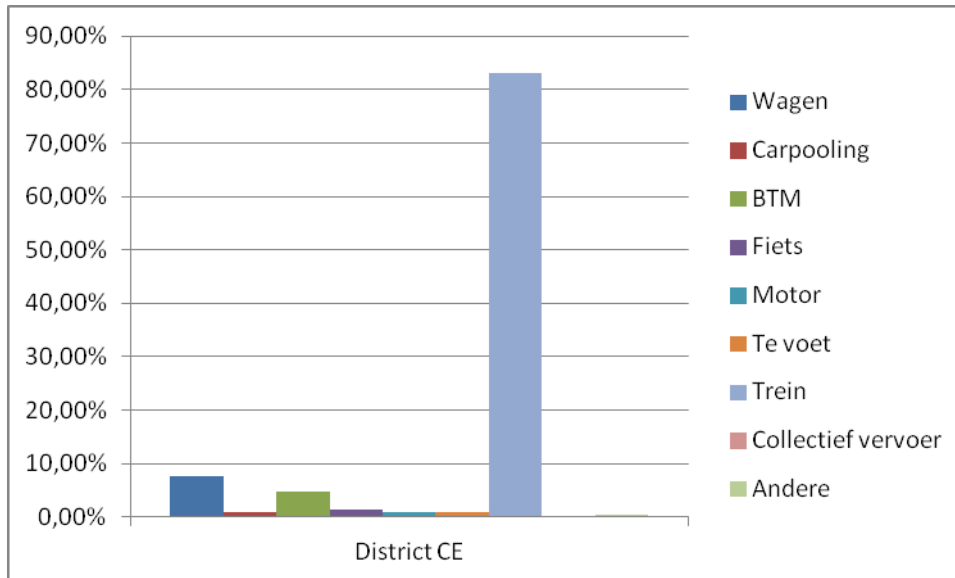


Vaststellingen bij de resultaten per district:

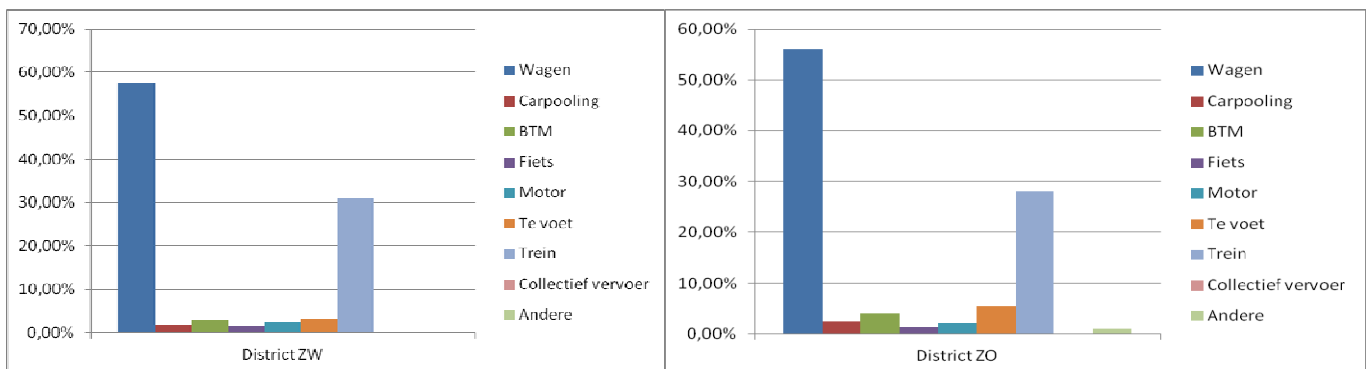


In het noorden van het land wordt de trein steeds meer door de pendelaars gebruikt, een trend die perfect past in de visie over duurzame mobiliteit die we dagelijks promoten. Het belang van de auto neemt dan weer duidelijk af in vergelijking met de vorige resultaten, ook al blijft het gebruik ervan belangrijk (zie BIJLAGE).

Te noteren valt ook het grote aandeel van de fiets, wat uiteraard een typisch regionaal verplaatsingskenmerk is.



In het district Centrum gaat 83,1% van de werknemers met de trein naar het werk. De werkroosters van ruim 60 % van deze werknemers zijn variabel en kunnen zich bijgevolg gemakkelijk aan de dienstregelingen van het openbaar vervoer aanpassen. De auto kent bovendien een opmerkelijke daling ten opzichte van de vorige diagnostiek (vandaag 7,7% tegen 16,4% in 2008). De files, de parkeerproblemen, enz. zijn immers het dagelijkse lot van de automobilisten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zullen uiteindelijk ook de meest hardnekkige autobestuurder ontmoedigen. We merken ook op dat er meer gebruik wordt gemaakt van de BTM (4,7% in 2011 tegen 2,7% in 2008).



In het zuiden van het land heeft de auto de bovenhand op de trein ... een minpunt toch voor het personeel van een spoorweggroep! Het plaatje voor de trein is evenwel niet helemaal slecht, daar we in vergelijking met de resultaten van de vorige diagnostieken, een merkelijke stijging van het treingebruik constateren (zie BIJLAGE).

De landelijke omgeving (voornamelijk wat betreft het district ZO), de grote afstand tot het dichtstbijzijnde station, de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de buurt van de werkplaats, enz. moedigen het uitgesproken gebruik van de wagen zeker aan. Niettemin stellen we een daling vast ten opzichte van de vorige diagnostieken. We moeten dit dus benadrukken en zeker verder aanmoedigen.

We merken ook op dat voor het wegverkeer de respondenten de onveiligheid van het verkeer en van de rijbaan (slechte wegbedekking, onvoldoende verlichting, ...) verschillende keren hebben vermeld tijdens de enquête.

Er valt ook te onderstrepen dat bij het wagengebruik in de vijf geanalyseerde districten de bestuurder meestal de enige inzittende van de wagen is. We moeten inderdaad vaststellen dat het duurzamere carpoolen slechts een heel beperkt succes kent bij de pendelaars.

Evolutie binnen de NMBS-Groep<sup>2</sup> van het woon- werkverkeer op basis van de hoofdverplaatsingswijze:

	2005	2008	2011
<b>Auto</b>	46,6%	39,7%	31,5%
<b>Carpooling</b>	1,5%	1,2%	1,3%
<b>Trein</b>	40,2%	45,7%	52,3%
<b>BTM</b>	2,5%	2,3%	3,6%
<b>Collectief vervoer</b>	0,3%	0,1%	0,1%
<b>Fiets</b>	4,5%	6,6%	6,4%
<b>Motor</b>	1,6%	1,8%	2,2%
<b>Te voet</b>	2,6%	2,7%	2,2%
<b>Andere</b>	0,0%	0,0%	0,4%

Uit deze vergelijking onthouden we vooral de dalende populariteit van de auto ten gunste van de trein, die gekenmerkt wordt als de meest duurzame vervoerswijze. Dat is uitstekend nieuws daar het woon-werkverkeer voor een groot deel naar de hoofdstad leidt en voornamelijk tijdens het spitsuur verloopt.

---

<sup>2</sup> De evolutie per district is te vinden in de BIJLAGE

We noteren tot slot dat de categorie "Andere" een schuchtere doorbraak kent ten opzichte van de vorige jaren. Dit slaat op regelmatig veranderende en meer wisselvallige verplaatsingsgewoonten en kan wijzen op de opkomst van een nieuwe mobiliteit. Namelijk meer een mobiliteit à la carte, afhankelijk van het humeur, het programma van de dag, maar ook van de mobiliteitsconjunctuur (vertragingen, files, parkeermogelijkheden, weer, enz.).

### **Steeds duurzamer woon-werkverkeer binnen de NMBS-Groep:**

In september 2011 is binnen de NMBS-Groep een "Mobility Manager" in dienst getreden. Hij moet een echt mobiliteitsbeleid uitwerken, nieuwe concepten ontwikkelen, strategische beslissingen nemen en met alle betrokken partners onderhandelen.

Het sensibiliseren van het personeel voor de mobiliteitsproblematiek maakt ook deel uit van zijn taken om aldus op lange termijn de mentaliteit en het verplaatsingsgedrag te wijzigen in de richting van een steeds duurzamere mobiliteit.

De te beogen maatregelen zijn:

- inzetten op de multimodaliteit en (vooral in het station) de aansluitingsmogelijkheden tussen alle vervoerwijzen verbeteren;
- gedeelde verplaatsingswijzen aanmoedigen, zoals Cambio, Blue Bike, enz. in het bijzonder voor de trajecten woon-station en station-werk;
- kiezen voor het systeem van een uniek abonnement dat geldig is voor alle operatoren van openbaar vervoer (vooral interessant voor de beroepsverplaatsingen);
- de mogelijkheid invoeren om minstens 1 dag per week te telewerken;
- de pendelaar in realtime informeren via Scotty ([www.scotty.be](http://www.scotty.be)), een uniek dynamisch systeem dat alle verplaatsingswijzen en alle verkeerszones dekt (voor alle trajecten "door to door")

## BIJLAGE

*Evolutie, per district, van het woon- werkverkeer op basis van de hoofdverplaatsingswijze*

	DZO			DZW			DCE			DNO			DNW		
	2005	2008	2011	2005	2008	2011	2005	2008	2011	2005	2008	2011	2005	2008	2011
	<b>Wagen</b>	66,2%	61,3%	56,0%	68,6%	63,5%	57,6%	27,6%	16,4%	7,7%	38,2%	36,9%	29,8%	50,8%	48,8%
<b>Carpooling</b>	2,7%	1,7%	2,3%	0,9%	2,4%	1,7%	0,7%	1,4%	0,8%	2,8%	1,5%	1,6%	0,6%	0,3%	0,6%
<b>BTM</b>	3,6%	2,8%	4,0%	1,7%	1,1%	2,8%	2,6%	2,7%	4,7%	2,5%	2,4%	3,8%	1,5%	1,1%	1,8%
<b>Fiets</b>	1,2%	1,2%	1,2%	1,8%	2,9%	1,4%	1,4%	2,7%	1,4%	8,1%	14,4%	14,1%	13,6%	19,2%	16,0%
<b>Motor</b>	1,7%	2,2%	2,1%	2,4%	1,9%	2,3%	0,4%	0,6%	0,8%	1,2%	2,0%	3,4%	3,8%	3,2%	3,4%
<b>Te voet</b>	4,3%	4,9%	5,4%	2,5%	4,2%	3,2%	0,8%	0,8%	0,9%	3,2%	3,2%	1,7%	4,0%	2,3%	1,5%
<b>Trein</b>	20,1%	25,5%	28,1%	22,1%	23,9%	30,9%	66,6%	75,5%	83,1%	43,6%	39,3%	44,6%	24,3%	25,1%	41,0%
<b>Coll. Vervoer</b>	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,3%	0,1%	0,6%	1,5%	0,0%	0,0%
<b>Andere</b>	0,1%	0,0%	0,9%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,5%	0,1%	0,2%	0,4%	0,0%	0,0%	0,3%