

I. EXECUTIVE SUMMARY

Woon-werkverkeer in België: de explosie van het fietsgebruik

De federale diagnostiek van het woon-werkverkeer vond in 2021 voor de 6de keer plaats sinds 2005. Wegens de COVID-19-gezondheids crisis werd de uitrol van de enquête met een jaar uitgesteld. De enquête vond plaats tussen 1 juli 2021 en 31 januari 2022.

Alle werkgevers, private en publieke, die minstens 100 werknemers in dienst hebben, moesten een vragenlijst invullen voor elk van hun vestigingseenheden waar minstens 30 mensen tewerkgesteld zijn. In totaal namen 3.598 verschillende werkgevers deel, goed voor 9.731 vestigingseenheden en 1,6 miljoen betrokken werknemers. Hieronder volgen de belangrijkste conclusies.

Belangrijkste trends

1. Het fietsgebruik explodeert over het hele land, met een modaal aandeel van 14,1% tijdens de woon-werkverplaatsingen en een stijging van +26,3% ten opzichte van 2017. Het aantal fietsers varieert sterk per regio maar stijgt overal, voornamelijk in de steden.
2. De impact van de COVID-19-gezondheids crisis is voelbaar op verschillende vlakken:
 - Het openbaar vervoer, en dan vooral de trein, heeft te lijden onder de gezondheids crisis (-11,5% voor trein ten opzichte van 2017 en -6,1% voor metro, tram en bus);
 - Op die manier houdt de wagen stand in het woon-werkverkeer (-0,6%). Het gebruik neemt zelfs licht toe in Wallonië;
 - De invoering van telewerk in veel sectoren is belangrijk voor een daling van het aantal woon-werkverplaatsingen maar biedt geen sluitend antwoord op de bestaande mobiliteitsvraagstukken.
3. Werkgevers blijven nog steeds meer en meer maatregelen nemen: zo is de fietsvergoeding zo goed als overal ingevoerd.

1. HET FIETSGEBRUIK EXPLODEERT OVER HET HELE LAND

De fiets is het vervoermiddel dat over alle gewesten heen de sterkste stijging kent doorheen de jaren. De stijging van het modale aandeel van de fiets zet zich sinds de laatste editie van de federale enquête in 2017 alleen nog maar krachtiger door.

In 2021 nam 14,1% van de deelnemende werknemers in België de fiets als voornaamste hoofdvervoermiddel doorheen het jaar (ten opzichte van 7,8% in 2005 en 11,1% in 2017). Dit komt neer op 20,8% werknemers in Vlaanderen, 7,2% in Brussel en 2,4% in Wallonië.

De fiets verstevigt haar positie in Vlaanderen, terwijl alle andere vervoerswijzen erop achteruit gaan. Zelfs over iets langere afstanden wordt de fiets (dankzij onder andere de opmars van de elektrische fietsen en de speedpedelecs) een volwaardig alternatief.

Brussel is het gewest met de grootste evolutie wat betreft het fietsgebruik. Ten opzichte van de vorige editie van de diagnostiek zijn er 65,5% fietsers bijgekomen. De actieve modi zetten zich samen door in het Brusselse Gewest.

In Wallonië is het aandeel fietsers ongeveer 10 keer lager dan in Vlaanderen maar we zien een trend die zich voordoet in het ganse land: binnen de stedelijke dichtbevolkte gebieden stijgt het aandeel werknemers dat de overstap maakt naar de fiets sterker dan in de minder bevolkte buitengebieden. Voor het eerst sinds 2005 neemt de fiets een groter aandeel in binnen de dichtbevolkte zones in België dan erbuiten.

2. DE IMPACT VAN DE COVID-19-GEZONDHEIDSCRISIS IS VOELBAAR OP VERSCHILLENDE VLAKKEN

HET OPENBAAR VERVOER HEEFT TE LIJDEN ONDER DE GEZONDHEIDSCRISIS

Het aandeel van het openbaar vervoer krijgt lichte klappen (-6,1% voor metro, tram en bus en -11,5% voor de trein sinds 2017), onder meer als gevolg van de veiligheidsvoorschriften die in voege waren tijdens de COVID-19-gezondheids crisis. Daarnaast heeft de forse toename van het aantal dagen telewerk sinds de lockdownperiodes voornamelijk een weerslag gehad op het gebruik van het openbaar vervoer. De bedienden en ambtenaren die het meest in aanmerking komen om te telewerken, blijken tevens de grootste gebruikers van het openbaar vervoer en meer bepaald van de trein te zijn.

Wat het openbaar vervoer betreft, steekt het Brusselse gewest met kop en schouders uit boven de andere gewesten. Terwijl het aandeel van het openbaar vervoer in 2005 nog gelijk was aan dat van de wagen, wordt er nu duidelijk meer gebruik van gemaakt. De invloed van de gezondheids crisis op het woon-werkverkeer zorgde de voorbije jaren echter voor een lichte daling in die evolutie. Vooral het treinverkeer richting hoofdstad krijgt een deuk, het gebruik van metro, tram en bus blijft stabiel. Vlaanderen en Wallonië kennen een gelijkaardig gebruik van het openbaar vervoer.

De resultaten tonen het enorme belang van de bereikbaarheid van de werkplekken met het openbaar vervoer. In de 27,5% minst goed gelegen vestigingseenheden (2673 vestigingen) bedraagt het percentage werknemers dat gebruik maakt van het openbaar vervoer minder dan 2%. In de 5,4% best gelegen vestigingen (522), in het centrum van Brussel of Antwerpen, bedraagt het aandeel van het openbaar vervoer daarentegen meer dan 60%.

DE WAGEN HOUDT STAND IN HET WOON-WERKVERKEER

De wagen neemt doorheen de opeenvolgende edities van de diagnostiek geleidelijk af maar deze afname blijft gering. We zien deze trend voornamelijk in Brussel en Vlaanderen voorkomen. In Brussel zorgt een toename in gebruik van het openbaar vervoer (van een modaal aandeel van 47,9% in 2005 naar 49,8% in 2021) en van de actieve modi (van 3,8% naar 11,3%) voor een daling van het wagengebruik, in Vlaanderen is het in hoofdzaak de fiets die pendelaars uit de wagen haalt (van 12,3% naar 20,8%). In Wallonië is deze kentering niet

ingezet. Het aandeel van de wagen is er momenteel zelfs iets hoger dan bij het begin van de diagnostiek in 2005 (van 80,4% naar 84,7%).

TELEWERKEN IS BELANGRIJK VOOR EEN DALING VAN HET AANTAL WOON-WERKVERPLAATSINGEN

Twee derde van de deelnemende vestigingseenheden gaf aan telewerk aan te bieden, wat goed is voor 82% van de werknemers op wie de federale diagnostiek betrekking heeft. Ten opzichte van 2017 zijn er 3,7 maal meer werknemers die aan telewerk doen. Ook het aantal telewerkdagen werd sinds de gezondheids crisis ferm opgetrokken, waardoor het aantal vermeden verplaatsingen als gevolg van telewerk, meer dan 6 maal gestegen is op 4 jaar tijd.

20% van het woon-werkverkeer kon worden bespaard op het moment van de enquête door vestigingseenheden waar alle werknemers één keer telewerken per week. De impact op het spitsuur kan zeer positief zijn, maar het aantal kilometers dat dagelijks wordt afgelegd, zal niet noodzakelijk dalen. Andere verplaatsingsredenen spelen immers ook een rol. Daarnaast stellen we vast dat de positieve impact van telewerk de toename van het aantal werknemers (+15% tussen 2005 en 2021) nauwelijks compenseert.

De gegevens werden verzameld in een periode (eind 2021 – begin 2022) waarin de gezondheids crisis nog een aanzienlijke invloed op het telewerkbeleid van een aantal werkgevers had. Hoewel de ontwikkeling van telewerk aanzienlijk is versneld, kan de impact ervan op de mobiliteit in de komende jaren minder groot zijn dan op het moment van deze enquête.

3. WERKGEVERS BLIJVEN NOG STEEDS MEER EN MEER MAATREGELEN NEMEN

Over de verschillende edities van de diagnostiek heen is het duidelijk dat er een forse stijging is in het aantal werknemers op wie de maatregelen van toepassing zijn.

De Brusselse werkgevers nemen over het algemeen meer maatregelen om meer duurzame vervoerswijzen aan te moedigen. Dit komt onder meer omdat de grotere werkgevers in Brussel via de bedrijfsvervoerplannen de wettelijke verplichting hebben een aantal maatregelen te implementeren.

De fietsvergoeding, die tot 25 cent per kilometer belastingvrij is, wordt door bijna alle grote werkgevers aangeboden (95% van de vestigingseenheden). 73% van de bevroegde vestigingseenheden biedt een overdekte fietsenstalling aan en in 59% van de vestigingen wordt gratis openbaar vervoer aangeboden.

II. WOON-WERKVERPLAATSINGEN IN ÉÉN OOGOPSLAG

BELGIË	2005	2017	2021	'05-'21	'17-'21
Wagen (alleen)	66,8%	65,0%	64,6%	-3,3%	-0,6%
Carpool	4,7%	2,5%	1,8%	-61,1%	-27,1%
Motorfiets	1,7%	1,2%	0,9%	-46,5%	-18,9%
Trein	9,5%	10,6%	9,4%	-1,2%	-11,5%
Metro, tram, bus	5,9%	6,8%	6,4%	+ 7,8%	-6,1%
Collectief vervoer werkgever	1,2%	0,6%	0,5%	-60,1%	-15,5%
Fiets	7,8%	11,1%	14,1%	+80,3%	+26,3%
Te voet	2,4%	2,3%	2,4%	-0,5%	+3,1%

BRUSSEL	2005	2017	2021	'05-'21	'17-'21
Wagen (alleen)	45,1%	36,2%	36,6%	-18,9%	+1,2%
Carpool	2,5%	1,4%	1,1%	-54,6%	-17,8%
Motorfiets	0,8%	1,3%	1,2%	+53,4%	-10,0%
Trein	32,2%	34,0%	30,2%	-6,2%	-11,0%
Metro, tram, bus	15,0%	19,1%	19,4%	+29,8%	+1,8%
Collectief vervoer werkgever	0,7%	0,2%	0,2%	-72,7%	-11,2%
Fiets	1,2%	4,4%	7,2%	+493,8%	+65,5%
Te voet	2,6%	3,5%	4,1%	+59,2%	+14,5%

VLAANDEREN	2005	2017	2021	'05-'21	'17-'21
Wagen (alleen)	68,7%	67,6%	66,7%	-2,9%	-1,3%
Carpool	5,2%	2,6%	1,8%	-64,4%	-30,1%
Motorfiets	2,2%	1,2%	0,9%	-57,4%	-24,0%
Trein	4,1%	5,2%	4,3%	+6,3%	-17,2%
Metro, tram, bus	3,9%	3,7%	3,1%	-21,1%	-17,9%
Collectief vervoer werkgever	1,6%	0,8%	0,7%	-57,6%	-14,8%
Fiets	12,3%	17,0%	20,8%	+68,6%	+21,9%
Te voet	2,1%	1,7%	1,7%	-19,3%	-3,1%

WALLONIË	2005	2017	2021	'05-'21	'17-'21
Wagen (alleen)	80,4%	83,3%	84,7%	+5,4%	+1,7%
Carpool	5,2%	3,1%	2,4%	-54,0%	-23,0%
Motorfiets	1,5%	0,9%	0,7%	-49,4%	-13,0%
Trein	4,4%	4,0%	3,5%	-19,9%	-11,9%
Metro, tram, bus	3,6%	4,1%	3,2%	-10,7%	-20,5%
Collectief vervoer werkgever	0,5%	0,2%	0,2%	-62,2%	-25,1%
Fiets	1,3%	1,6%	2,4%	+88,1%	+49,7%
Te voet	3,2%	2,8%	2,8%	-12,3%	-0,7%