



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

DE WOON-WERKVERPLAATSINGEN IN HET FEDERAAL OPENBAAR AMBT IN 2021-2022



www.mobilit.belgium.be

.be

Auteurs:

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

Directie Mobiliteit - Dienst Studies en Enquêtes

enquetewwv@mobilit.fgov.be

<https://mobilit.belgium.be/nl/duurzame-mobiliteit/enquetes-en-resultaten/federale-enquete-woon-werkverkeer>

Verantwoordelijke uitgever:

Emmanuelle Vandamme, Vooruitgangstraat 56 - 1210 Brussel

De teksten van ons verslag zijn geschreven in de mannelijke vorm voor een betere leesbaarheid. Alle opmerkingen die erin staan zijn echter zowel voor vrouwen als voor mannen.

Wettelijk Depot: D/2023/13.831/3 - Februari 2023

De woon-werkverplaatsingen in het federaal openbaar ambt in 2021-2022

Sinds 2005 zijn alle Belgische werkgevers met meer dan 100 werknemers wettelijk verplicht om een diagnose van het woon-werkverkeer van hun werknemers te stellen¹. Deze verplichting geldt voor zowel de particuliere als de openbare sector. Een diagnostiek moet worden opgemaakt voor elke vestigingseenheid (site) waar ten minste 30 werknemers werken. De zesde editie vond officieel plaats van 1 juli 2021 tot 31 januari 2022.

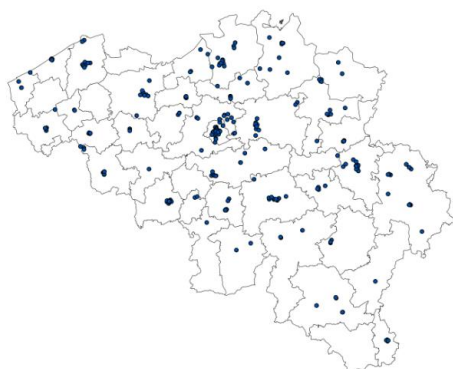
In dit verslag worden de resultaten geanalyseerd van het federaal administratief openbaar ambt (FAOA) in de zin van de wet van 22 juli 1993, dat de federale overheidsdiensten (FOD's) en een reeks andere federale instellingen en organisaties omvat². Het vormt een aanvulling op de algemene resultaten die de FOD Mobiliteit en Vervoer ook publiceert³.

Kenmerken van het federaal openbaar ambt

In 2021 en 2022 werden er voor het federaal openbaar ambt in totaal 324 diagnostieken opgemaakt, voor in totaal 81115 betrokken werknemers. Zoals uit tabel hieronder blijkt, is het aandeel federale ambtenaren die in steden werken, en in het bijzonder in Brussel, groter dan voor alle werknemers die bij de federale diagnose betrokken zijn (BE). Bijna de helft van de federale ambtenaren in deze diagnostiek werkte in Brussel, tegenover 20% voor wat alle werkgevers betreft.

	FAOA	BE
Aantal vestigingen	324	9731
Aantal werknemers	81115	1623689
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	47%	20%
Vlaams Gewest	32%	58%
Waals Gewest	21%	21%
In de stad	70%	50%

Terwijl op Belgisch niveau de gemiddelde woon-werkafstand⁴ ongeveer 20 kilometer bedraagt, is dat voor federale ambtenaren 39 kilometer (Figuur 1 **Gemiddelde woon-werkafstand naar gewest van de werkplek**). Dit belangrijke verschil wordt ongeacht het gewest van de werkplek vastgesteld en is dus niet alleen te wijten aan de grotere concentratie van federale ambtenaren op de Brusselse sites.

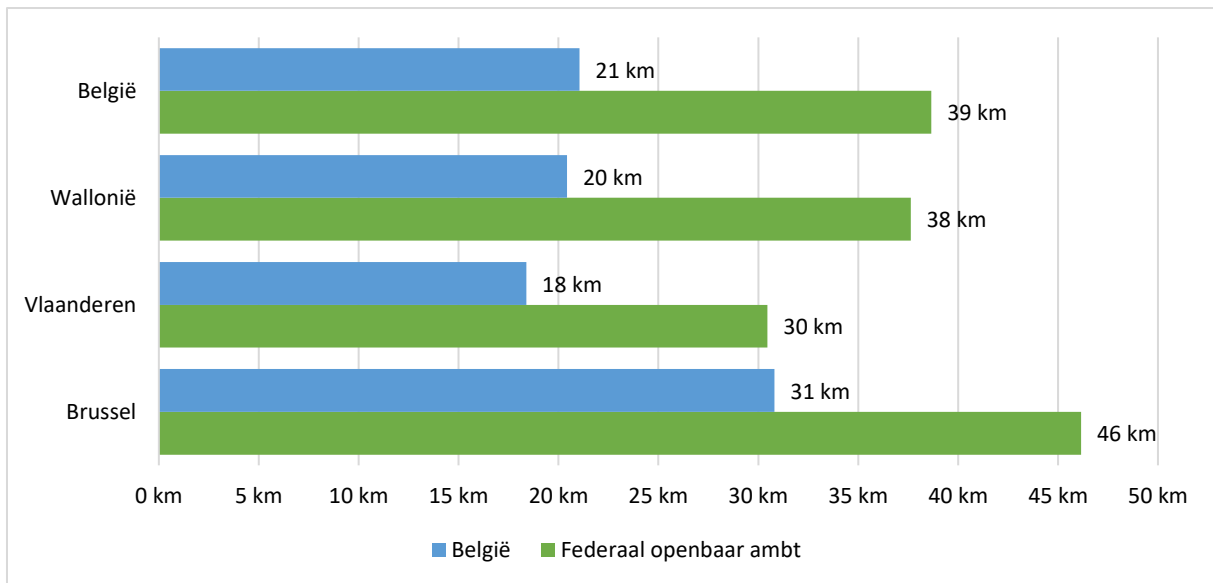


¹ Hoofdstuk XI van Titel VII van de programmawet van 8 april 2003

² Zie <https://bosa.belgium.be/nl/themas/werken-bij-de-overheid/over-de-federale-overheid/overzicht-van-de-federale-organisaties>

³ Federale enquête woon-werkverkeer 2021 – 2022

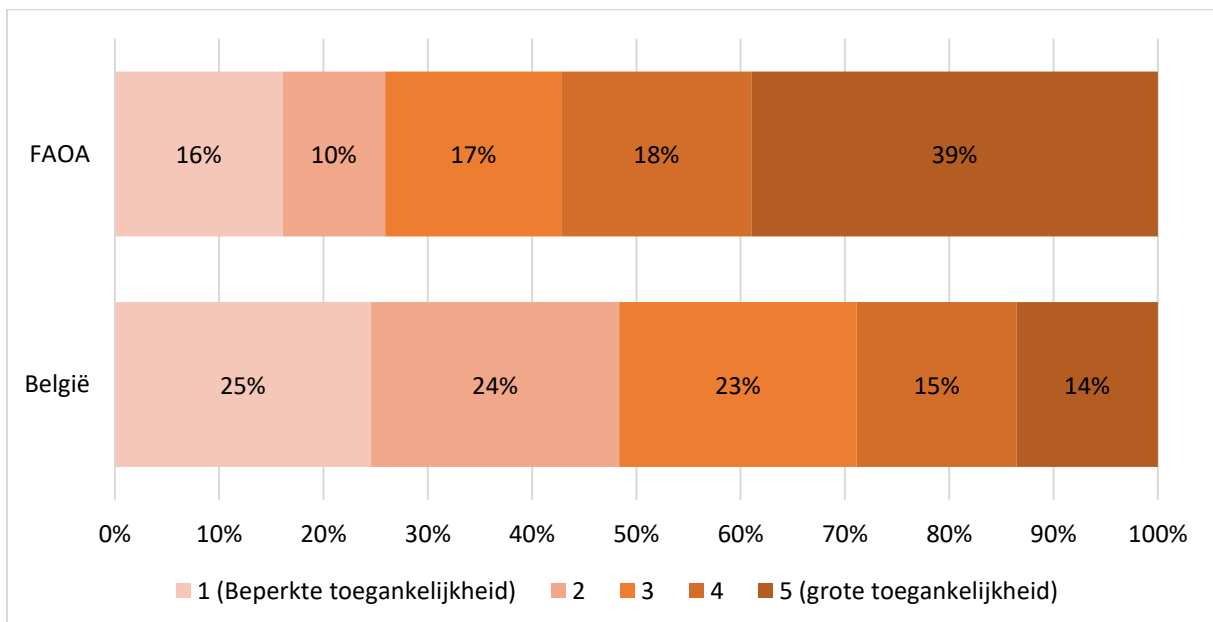
⁴ Benadering van de werkelijk afgelegde afstand.



Figuur 1 Gemiddelde woon-werkafstand naar gewest van de werkplek

Een grotere af te leggen afstand heeft uiteraard een impact op het potentieel van de actieve vervoerswijzen. Slechts 19% van de federale ambtenaren woont op minder dan 10 kilometer van hun werkplek, tegenover 40% voor wat alle werknemers betreft.

Aangezien de werkplekken van de federale ambtenaren vaker in steden liggen, kunnen zij daarentegen profiteren van een grotere bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Figuur 2 toont dit verschil in bereikbaarheid: meer dan een derde van de federale ambtenaren werkt in een zeer goed bereikbaar gebied (Brussel en het centrum van Antwerpen), tegenover slechts 14% voor wat alle werknemers betreft. Er zijn echter nog een aanzienlijk aantal federale sites die niet gemakkelijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Voor de eerste categorie (score 1) gaat het om meer dan 95% van de werknemers van de FOD Financiën en van Defensie.



Figuur 2 Bereikbaarheid met het openbaar vervoer⁵, in % van het aantal werknemers (score op 5)

⁵ Zie ook het verslag over de resultaten van de federale diagnostiek

De mobiliteit van de federale ambtenaren

Figure 3 toont de modale verdeling⁶ op Belgisch niveau, en voor het federaal openbaar ambt. Het belangrijkste kenmerk van de mobiliteit van de federale ambtenaren is het gebruik van de trein, door meer dan een derde van hen (tegenover 8% op Belgisch niveau). Daardoor is het wagengebruik veel kleiner (42% tegenover 66%). Het fietsgebruik is op zijn beurt iets kleiner (10% tegenover 14,5%).

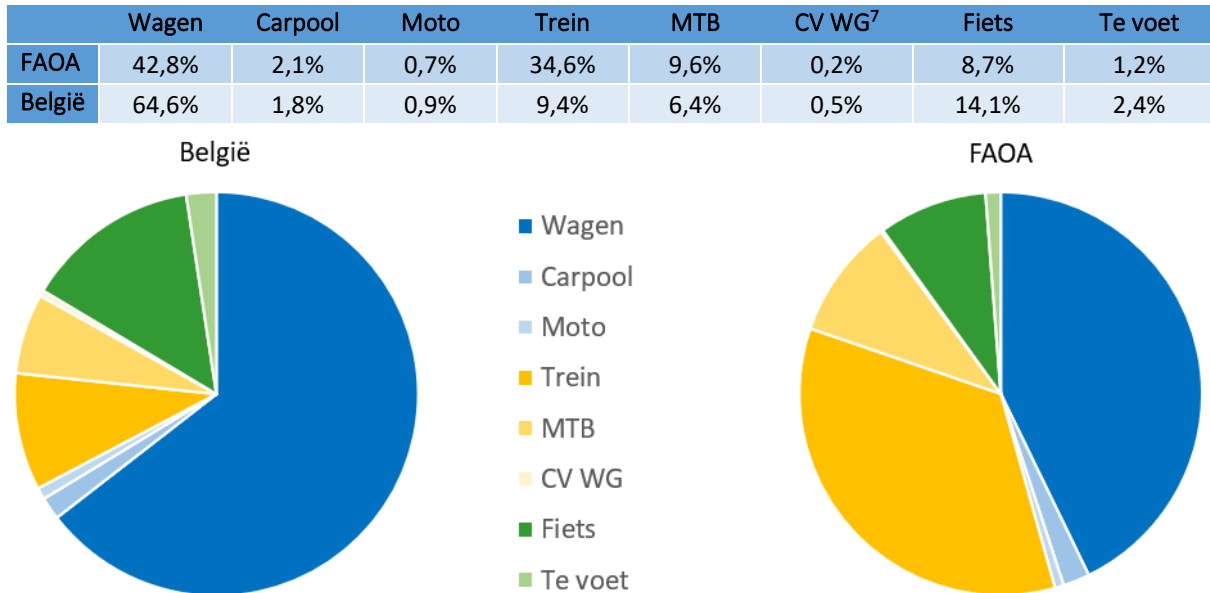
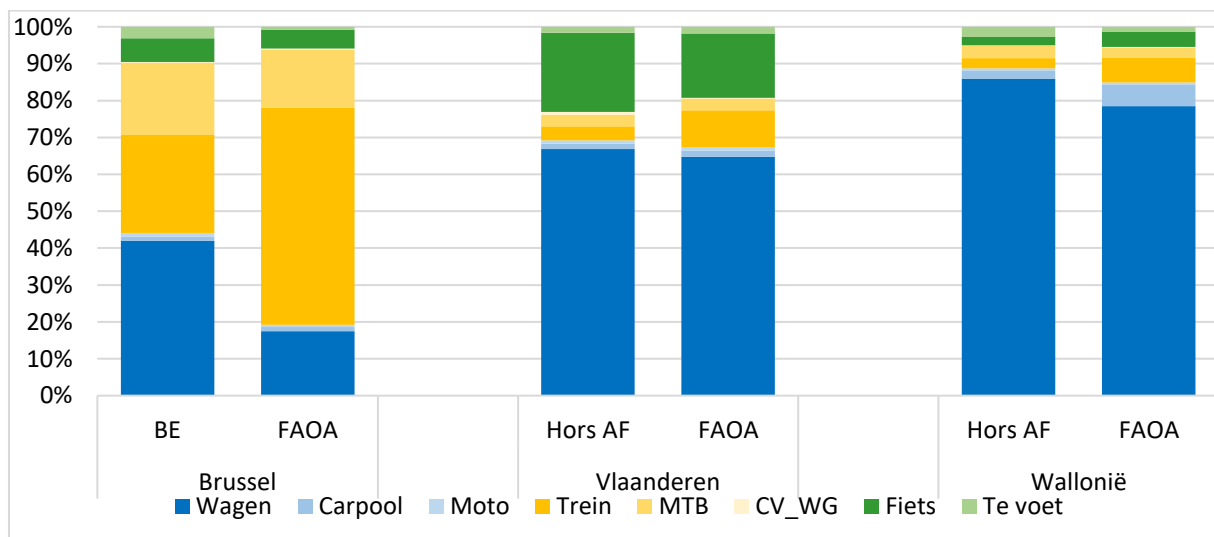


Figure 3 Hoofdvervoermiddel woon-werkverkeer

Figuur 4 vergelijkt de modale verdeling op Belgisch niveau met die van de federale administratie, naar gewest van de werkplek. Naast de bekende verschillen in mobiliteitspraktijken in de drie gewesten, wordt vastgesteld dat het gebruik van de trein groter is bij de federale ambtenaren in alle drie de gewesten. Wat de fiets betreft, laat de uitsplitsing per gewest toe het op Belgisch niveau vastgestelde verschil te nuanceren. Het gebruik van de fiets is bij de federale ambtenaren ongeveer even groot als bij alle werknemers in Vlaanderen, iets minder groot in Brussel (het effect van de afstand speelt hier zeker een rol) en zelfs nog groter in Wallonië.



Figuur 4 Hoofdvervoermiddel woon-werkverplaatsingen per gewest (werkplek)

⁶ Er wordt gekeken naar de belangrijkste vervoerswijze, d.w.z. voor elke werknemer de vervoerswijze die het vaakst wordt gekozen om de grootste afstand tussen de woonplaats en de werkplek af te leggen.

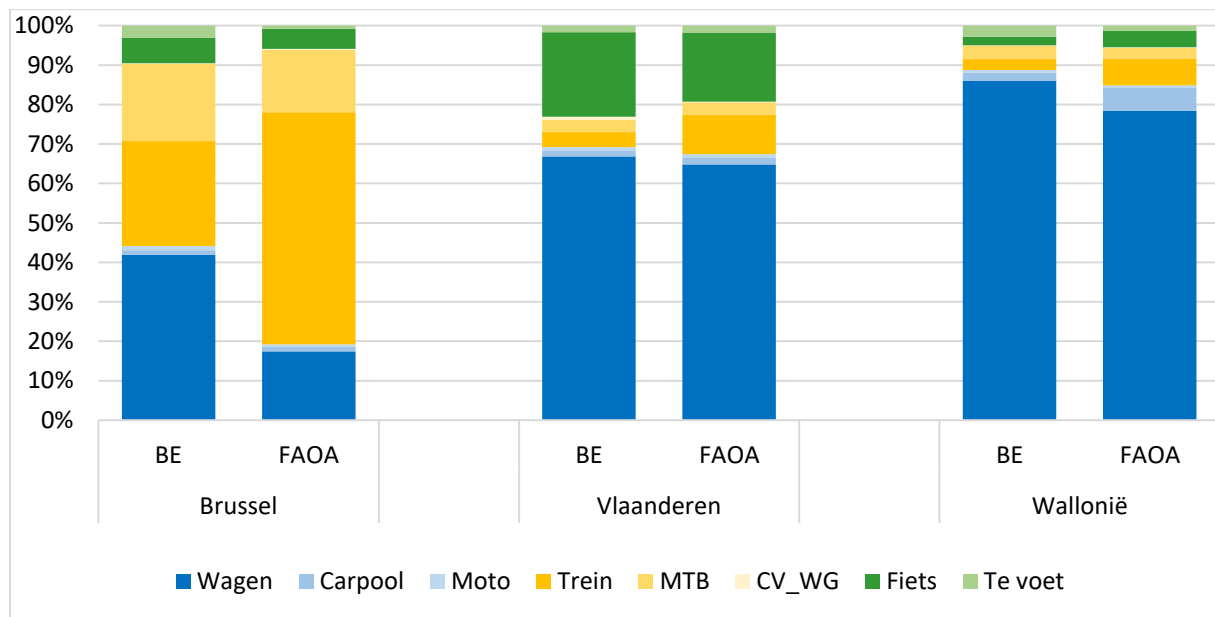
⁷ Collectief vervoer (minibus, autobus, autocar) georganiseerd door de werkgever

Deze verschillen moeten met de eerder besproken kenmerken in verband worden gebracht. Bij veel federale ambtenaren plukt het treingebruik de vruchten van de nabijheid van (grote) treinstations. Het gebruik van actieve vervoerswijzen lijdt op zijn beurt onder de grotere woon-werkafstanden. In het volgende hoofdstuk wordt deze analyse verfijnd.

Analyses

Figuur 5 toont de modale verdeling per afstandsklasse. Wanneer de factor 'afstand' in aanmerking wordt genomen, blijkt dat het aandeel van de fiets, en meer in het algemeen van de actieve vervoerswijzen, bij de federale ambtenaren ongeveer even groot is als bij alle werknemers. Het is alleen iets kleiner voor korte afstanden (minder dan 5 kilometer), waar de actieve vervoerswijzen concurreren met de metro's, trams en bussen.

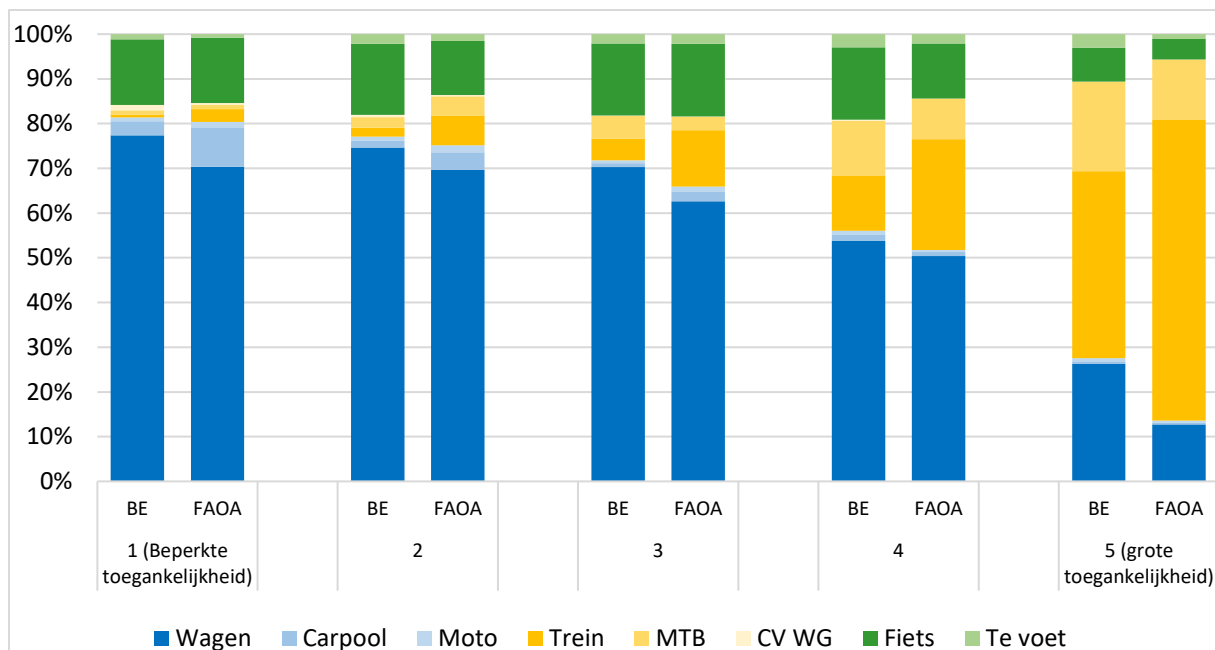
Bovendien is het aandeel treingebruikers steeds veel groter bij de federale ambtenaren, ongeacht de afstandscategorie die in aanmerking wordt genomen.



Figuur 5 Hoofdvervoermiddel woon-werkverplaatsingen per afstandsklasse (de percentages hierboven geven het aandeel van de werknemers in elke klasse weer)

Figuur 6 doet hetzelfde voor de bereikbaarheid van de werkplek met het openbaar vervoer. Voor elk niveau van bereikbaarheid stellen we vast dat het treingebruik bij de federale ambtenaren groter is. Er is ook een groter aantal carpoolers bij de federale administratie op niveaus 1 en 2, waar het modale aandeel van het openbaar vervoer slechts marginaal kan blijven gezien de weinige beschikbare verbindingen.

Terwijl op het meest bereikbare niveau, dat meer dan een derde van de federale ambtenaren omvat, het wagengebruik nauwelijks meer dan 10% bedraagt, bereikt het percentage automobilisten op niveau 4 al 50% en op niveau 3 al 65%. We mogen ervan uitgaan dat er hier groeimarge is. Het zijn immers werkplekken op plaatsen die bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, maar niet noodzakelijkerwijs gemakkelijk vanuit elke woonplaats te bereiken zijn.



Figuur 6 Hoofdvervoermiddel woon-werkverplaatsingen volgens de bereikbaarheid van het openbaar vervoer

Conclusies

Het woon-werkverkeer van de federale ambtenaren wordt gekenmerkt door een geringere dominantie van de wagen (42% tegenover 66% voor wat alle werkgevers betreft), voornamelijk ten gunste van de trein (35% tegenover 8%). Deze verschillen kunnen deels worden verklaard door de ligging van de sites van de federale administratie: vaker in steden, gemakkelijker bereikbaar met het openbaar vervoer en moeilijker met de auto.

Het gebruik van de fiets als belangrijkste vervoerswijze in het federaal openbaar ambt is weliswaar kleiner (10% tegenover 14,5%), maar dit verschil vervaagt als de resultaten per gewest of per afstandsklasse worden bekeken. Het fietsgebruik lijdt namelijk onder de grotere woon-werkafstanden (gemiddeld 39 km tegenover 21 km voor alle werkgevers), die het potentieel ervan beperken.

Deze grotere woon-werkafstanden, naast de betere ligging van de federale administraties, komen de trein ten goede. We stellen echter vast dat, ongeacht de invalshoek van de analyse en zelfs bij gelijke bereikbaarheid, een federale ambtenaar veel vaker geneigd is om per trein naar zijn werk te gaan dan een andere werknemer.



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

www.mobilit.belgium.be

