



# Diagnostiek woon-werkverkeer 2014



Federale Overheidsdienst  
Mobiliteit en Vervoer

.be

**Auteurs:**

Christophe Pauwels en Peter Andries

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Directoraat generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

Directie Mobiliteit

[enquetewww@mobiliteit.fgov.be](mailto:enquetewww@mobiliteit.fgov.be)

[www.mobiliteit.belgium.be/nl/mobiliteit/woon\\_werkverkeer](http://www.mobiliteit.belgium.be/nl/mobiliteit/woon_werkverkeer)

**Verantwoordelijke uitgever:**

Laurent Ledoux, Vooruitgangstraat 56 - 1210 BRUSSEL - Ondernemingsnr. 0 308 357 852

Januari 2016

# INHOUDSTAFEL

---

I.	CONTEXT, ORGANISATIE VAN DE DIAGNOSTIEK .....	3
1.	Doelstellingen van de diagnostiek .....	3
2.	Verloop van de enquête .....	4
3.	Samenwerking .....	5
4.	Wijzigingen in 2014.....	6
5.	Interpretatie van gegevens .....	7
6.	Aantal vestigingseenheden en werknemers .....	7
II.	De woon-werkverplaatsingen .....	8
1.	Volgens de werkplek.....	8
2.	Volgens urbanisatiegraad .....	16
3.	Volgens de toegankelijkheid van het openbaar vervoer .....	18
4.	Volgens de afstanden van het woon-werkverkeer .....	19
5.	Volgens de bedrijfssector .....	21
6.	Volgens het geslacht .....	23
7.	Volgens woonplaats.....	24
III.	Mobiliteitsbeleid van werkgevers .....	26
1.	Door de werkgevers genomen maatregelen .....	26
2.	Impact van de maatregelen .....	30
3.	Parkingbeheer.....	34
4.	Beheer van het uurrooster en telewerk.....	35
IV.	Problemen ondervonden door de werkgevers .....	39
V.	Conclusies .....	41

# I. CONTEXT, ORGANISATIE VAN DE DIAGNOSTIEK

---

## 1. DOELSTELLINGEN VAN DE DIAGNOSTIEK

---

Sinds 2005 zijn alle Belgische werkgevers die meer dan 100 werknemers in dienst hebben wettelijk verplicht een diagnostiek over hun woon-werkverkeer uit te voeren.

Deze diagnostiek heeft een tweeledig doel. Enerzijds kunnen op deze manier gegevens verzameld worden over het woon-werkverkeer in België en over het beleid van ondernemingen ten aanzien hiervan. Deze gegevens worden vervolgens doorspeeld aan en gebruikt door tal van mobiliteitsactoren (overheden, consultants, universiteiten...).

Anderzijds is het de bedoeling om werkgevers aan te zetten tot maatregelen die een meer duurzame mobiliteit mogelijk maken.

### BELANG VAN STATISTIEKEN

Aan de hand van deze diagnostiek kan de FOD Mobiliteit en Vervoer een grote hoeveelheid gegevens verzamelen over het woon-werkverkeer. Deze gegevens worden ter beschikking gesteld van organisaties, openbare instellingen, universiteiten of consultants die rond het thema mobiliteit werken.

De verzamelde gegevens zijn zeer precies, aangezien alle ondernemingen en openbare instellingen die meer dan 100 mensen in dienst hebben, de enquête moeten beantwoorden. Zo is er informatie tot op het gemeentelijke niveau beschikbaar, die moeilijk te verkrijgen is via een klassieke nationale enquête. Bovendien houdt

de diagnostiek meer in dan het louter verzamelen van informatie over de manier waarop mensen zich verplaatsen. Ze maakt het ook mogelijk om deze informatie aan het mobiliteitsbeleid van ondernemingen te koppelen.

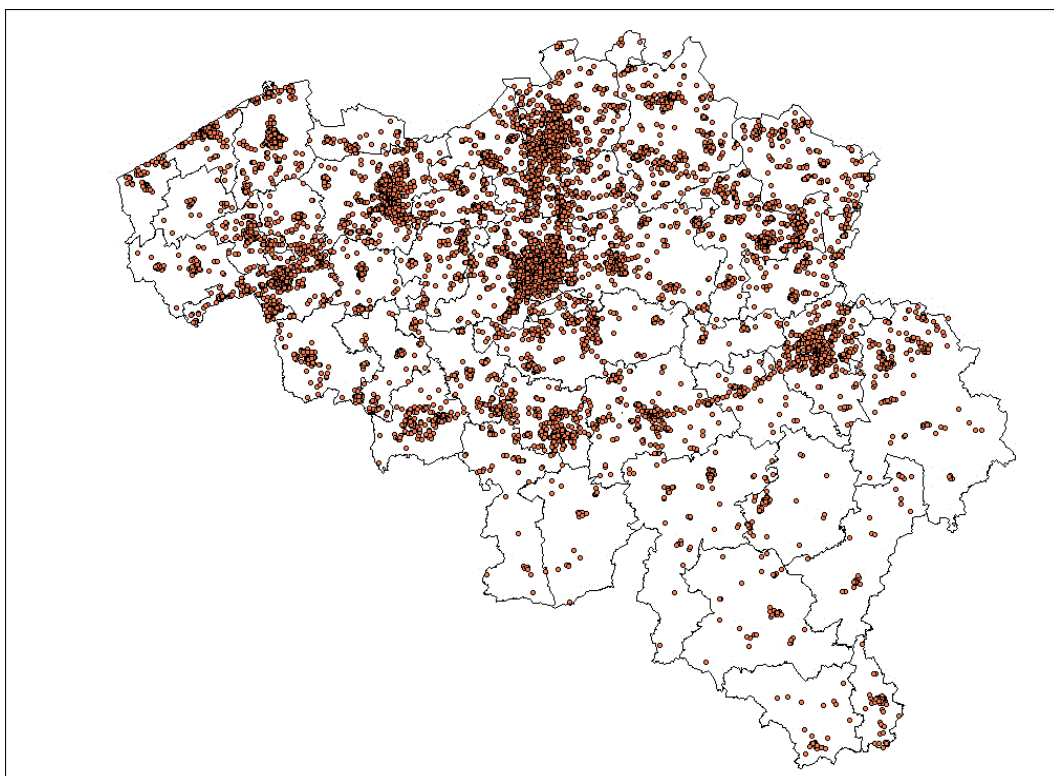
### STIMULANS VOOR ONDERNEMINGEN

Ondernemingen en openbare instellingen een diagnostiek laten maken van de verplaatsingen van hun werknemers is ook bedoeld om hen aan te moedigen en te helpen om maatregelen te nemen die het gebruik van duurzame vervoermiddelen bevorderen.

In deze optiek wijzigde de programmawet van 8 april 2003 artikel 15 van de wet van 20 september 1948 betreffende de organisatie van het bedrijfsleven, waarbij aan werkgevers de verplichting werd opgelegd om een overzicht van het woon-werkverkeer te bezorgen aan de ondernemingsraad (of bij gebrek daaraan, aan de vakbondsafvaardiging).

In de praktijk bezorgen de werkgevers de ingevulde vragenlijst aan de ondernemingsraad of aan het overlegcomité. Die heeft dan twee maanden tijd om een advies te geven over de ontvangen informatie en gegevens. De werkgevers kunnen de ingevulde gegevens dan officieel laten valideren, ofwel via de online applicatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer, ofwel door de papieren vragenlijst op te sturen.





© SPF MT - FOD MV - 2015

FIGUUR 1 : VESTIGINGSEENHEDEN DIE AAN DE ENQUÊTE OVER DE WOON-WERKVERPLAATSINGEN 2014 DEELNAMEN

## 2. VERLOOP VAN DE ENQUÊTE

De enquête dient ingevuld te worden door werkgevers die in totaal meer dan 100 werknemers in dienst hebben, berekend op dezelfde manier als bij sociale verkiezingen. Elke betrokken werkgever vult een vragenlijst in voor elk van zijn vestigingseenheden waar minstens 30 mensen werken. Om te bepalen of een vestigingseenheid dit aantal al dan niet overschrijdt, wordt enkel rekening gehouden met de werknemers die zich regelmatig naar de vestigingseenheid in kwestie begeven.

De FOD Mobiliteit en Vervoer baseert zich op de gegevens van de Kruispuntbank van Ondernemingen. Elke onderneming en elke vestigingseenheid heeft dan ook een uniek nummer. Op basis van de RSZ-gegevens worden werkgevers die meer dan 100 werknemers in dienst hebben, per post uitgenodigd om aan de enquête deel te nemen.

Aangezien het enkel om de werknemers gaat die zich regelmatig naar dezelfde vestigingseenheid begeven, kan men zich onmogelijk uitsluitend op administratieve gegevens baseren om na te gaan voor welke vestigingseenheid een vragenlijst moet worden ingevuld. Het is dus de taak van elke werkgever om dit te doen. Sommige ondernemingen met meer dan 100 werknemers kunnen aan deze verplichting ontkomen wanneer geen enkele van hun sites regelmatig door minstens 30 werknemers wordt bezocht.

### APPLICATIE OM DE VRAGENLIJST IN TE VULLEN

In de meeste gevallen wordt de enquête ingevuld via een internetapplicatie. Slechts een deel van de scholen en enkele andere uitzonderingen stuurden een papieren vragenlijst naar de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De applicatie voorkomt niet alleen een tijdrovende registratie van gegevens, maar biedt nog tal van andere voordelen:

- Elke werkgever maakt verbinding met de applicatie via de portaalsite van de sociale zekerheid. Zo is geen bijkomende toegangscode nodig.
- De applicatie is rechtstreeks gekoppeld aan de databank van de Kruispuntbank van Ondernemingen (KBO). Zo kan elke werkgever de up-to-date gegevens van de KBO gebruiken, meer bepaald de lijst van vestigingsseenheden.

- De werkgevers kunnen de enquête door hun sociaal secretariaat laten invullen.
- Omdat een internetapplicatie wordt gebruikt, kunnen ontbrekende gegevens en bepaalde registratiefouten onmiddellijk worden gecorrigeerd.

Dankzij verschillende vereenvoudigingen van de vragenlijst en een aanpassing van de applicatie ondervonden de gebruikers veel minder problemen dan in 2011. Als gevolg daarvan kreeg de helpdesk veel minder vragen te verwerken.

### 3. SAMENWERKING

---

#### MET DE SOCIALE PARTNERS

De relatie met de sociale partners in het kader van deze enquête is van groot belang voor de FOD Mobiliteit en Vervoer. De werkgeversafgevaardigden hebben immers veel oog voor de ontwikkelingen en resultaten van de diagnostiek, aangezien de onderneming zelf de vragenlijst moet invullen en het door haar gehanteerde mobiliteitsbeleid daarbij centraal staat. Ook de werknemersafgevaardigden zijn er rechtstreeks bij betrokken, door de systematische toepassing van sociaal overleg bij het enquêteproces.

Alvorens de enquête 2014 gelanceerd werd, hielden de werkgeversorganisaties, in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer, verschillende evenementen om hun werkgevers te informeren. Zo organiseerde de Waalse Vereniging van Ondernemingen (UWE) een informatiesessie in elk van de 5 Waalse provincies, met een tussenkomst door de FOD, naast presentaties door de Waalse openbare dienst over het thema mobiliteit in de ondernemingen. Verder werden informatiesessies in Brussel en Antwerpen aangeboden door het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) en de Kamer van

Koophandel & Verbond van Ondernemingen te Brussel (BECI).

Ook de vakbondsorganisaties werden rechtstreeks bij dit proces betrokken. Het Algemeen Belgisch Vakverbond (ABVV) organiseerde een informatiedag in oktober 2014, waaraan ook de FOD Mobiliteit en Vervoer deelnam, om zijn afgevaardigden te sensibiliseren en informeren over de federale diagnostiek. De ABVV en CSC (de Waalse tegenhanger van het Algemeen Christelijk Vakverbond) publiceerden ook documenten met informatie over de enquête, de organisatie en resultaten ervan.

Officiële adviezen van de sociale partners over de diagnostiek, en meer bepaald de ontwikkelingen tussen de verschillende edities daarvan, werden gegeven door de gemengde subcommissie "woon-werkverplaatsingen – federale diagnostiek", bestaande uit leden van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad.

#### MET LEEFMILIEU BRUSSEL

Sinds 2004 verplicht het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de grootste ondernemingen om een bedrijfsvervoerplan (BVP) uit te werken. Deze verplichting betreft alle organisaties, private of openbare, die meer dan 100 mensen

tewerkstellen in één en dezelfde site in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De opvolging van deze verplichting wordt verzorgd door Leefmilieu Brussel.

De opmaak van een vervoerplan houdt meer werk in dan de diagnostiek op federaal niveau. Naast een “diagnostiek gedeelte” omvat het immers ook een “actieplan”. Zo moeten de werkgevers verplicht enkele maatregelen nemen.

#### 4. WIJZIGINGEN IN 2014

---

##### VRAGENLIJST

Bij elke editie houdt de FOD Mobiliteit en Vervoer overleg met de verschillende belanghebbenden om de vragenlijst te verbeteren. Het is belangrijk dat deze volledig en duidelijk genoeg is, zodat de antwoorden zo juist mogelijk zijn. Men moet de verzamelde gegevens ook kunnen vergelijken met de gegevens die bij eerdere enquêtes verzameld werden.

Zo gaven de sociale partners een advies op 25 februari en 25 maart 2014, via de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad<sup>1</sup>. Ook de Gewesten moesten hun advies geven over de voorgestelde wijzigingen. Uiteindelijk werden de volgende wijzigingen aangenomen:

- De vraag over de organisatie van de arbeidstijd werd sterk vereenvoudigd. Werkgevers hoeven niet langer in detail de vertrek- en aankomsturen van werknemers te vermelden, maar enkel het soort uurrooster (vast, flexibel, onregelmatig of ploegendienst).
- Aan de tabel met de door werknemers gebruikte vervoermiddelen werd een opsplitsing volgens geslacht toegevoegd. Deze opsplitsing blijft echter facultatief.

---

<sup>1</sup> [www.ccecrb.fgov.be/txt/nl/doc14-317.pdf](http://www.ccecrb.fgov.be/txt/nl/doc14-317.pdf) en [www.cnt-nar.be/ADVIES/advies-1904.pdf](http://www.cnt-nar.be/ADVIES/advies-1904.pdf)

Om een bijkomende werklast te vermijden voor ondernemingen die tegelijkertijd aan de federale en de Brusselse verplichting moeten voldoen, werd in 2011 een procedure ingevoerd die de ondernemingen toelaat om slechts één formulier in te vullen. De FOD Mobiliteit en Vervoer en Leefmilieu Brussel gingen op de ingeslagen weg verder, door ervoor te zorgen dat deze harmonisatie ook geldt voor de wijzigingen van de vragenlijsten.

- De regel die de ondernemingen oplegt om voor een minimum aantal van hun werknemers de postcode van woonplaats en het gebruikte vervoermiddel te vermelden, werd vereenvoudigd. De informatie moet voortaan voor 40% van het aantal werknemers van elke vestigingseenheid worden verstrekt, een totaal dat in de meeste gevallen kan worden gehaald indien de werkgever een interne enquête bij zijn werknemers moet houden.
- De lijst van maatregelen die ondernemingen kunnen nemen, werd herzien. Sommige maatregelen werden geëlimineerd of gewijzigd, terwijl andere werden toegevoegd. Telewerken valt voortaan onder een aparte vraag.

Al deze wijzigingen gebeurden in overleg met Leefmilieu Brussel, opdat de vragenlijsten voor de twee verplichtingen compatibel zouden blijven.

##### APPLICATIE OM DE NODIGE GEGEVENS TE KUNNEN VERZAMELEN

De grootste moeilijkheid voor werkgevers is vaak de nodige informatie bij hun werknemers te verkrijgen. Velen onder hen baseren zich op gegevens die door hun personeelsdienst

worden bijgehouden, bijvoorbeeld informatie over het aantal abonnementen voor openbaar vervoer, of het aantal fietsvergoedingen. In dat geval hoeft de werkgever enkel gebruik te maken van informatica om in één keer de gegevens voor al zijn werknemers te verkrijgen.

Wanneer de personeelsdienst niet over deze gegevens beschikt, moet de werkgever een interne enquête houden onder zijn werknemers. Sommigen gebruiken dan een intern ontwikkelde enquêtetool en/of papieren formulieren.

## 5. INTERPRETATIE VAN GEGEVENS

Hoewel het om een groot aantal verzamelde gegevens gaat (meer dan 1,5 miljoen werknemers), moet men er rekening mee houden dat de resultaten niet allemaal naar alle Belgische werknemers geëxtrapoleerd kunnen worden.

Ondernemingen met meer dan 100 werknemers zijn immers niet representatief voor alle Belgische ondernemingen. Het

Om die werkgevers te helpen die niet over gegevens of een enquêtetool beschikken, liet de FOD Mobiliteit en Vervoer in 2014 een kleine applicatie ontwikkelen waarmee gemakkelijk een enquête kan worden gehouden binnen een vestigingseenheid. De verzamelde gegevens worden automatisch gebundeld in een bestand met het juiste formaat. Dat laat de werkgevers toe om de vragenlijst in te vullen zonder zelf berekeningen te moeten maken.

percentage grote ondernemingen ligt hoger in de steden en de afstanden voor het woon-werkverkeer zijn er gemiddeld groter. Deze factoren hebben een invloed op de modale verdeling.

Voor de geënuquêteerde populatie zijn de resultaten uiteraard zeer volledig en laten ze tal van analyses toe.

## 6. AANTAL VESTIGINGSEENHEDEN EN WERKNEMERS

Het aantal ingevulde enquêtes steeg opnieuw, tot 10.734 in totaal (voor 3.946 verschillende werkgevers), na aftrek van de ingevulde vragenlijsten voor eenheden waar geen enkele werknemer naartoe gaat. Voor het eerst waren er ook meer dan 1,5 miljoen werknemers bij betrokken, goed voor ongeveer een derde van

de actieve bevolking in België. Tabel 1 bevat het aantal vestigingseenheden die aan de verschillende enquêtes deelgenomen hebben sinds 2005 (zonder de vestigingseenheden mee te tellen waarvan geen enkele werknemer zich regelmatig naar de vestiging begeeft). De tabel bevat ook het aantal betrokken werknemers.

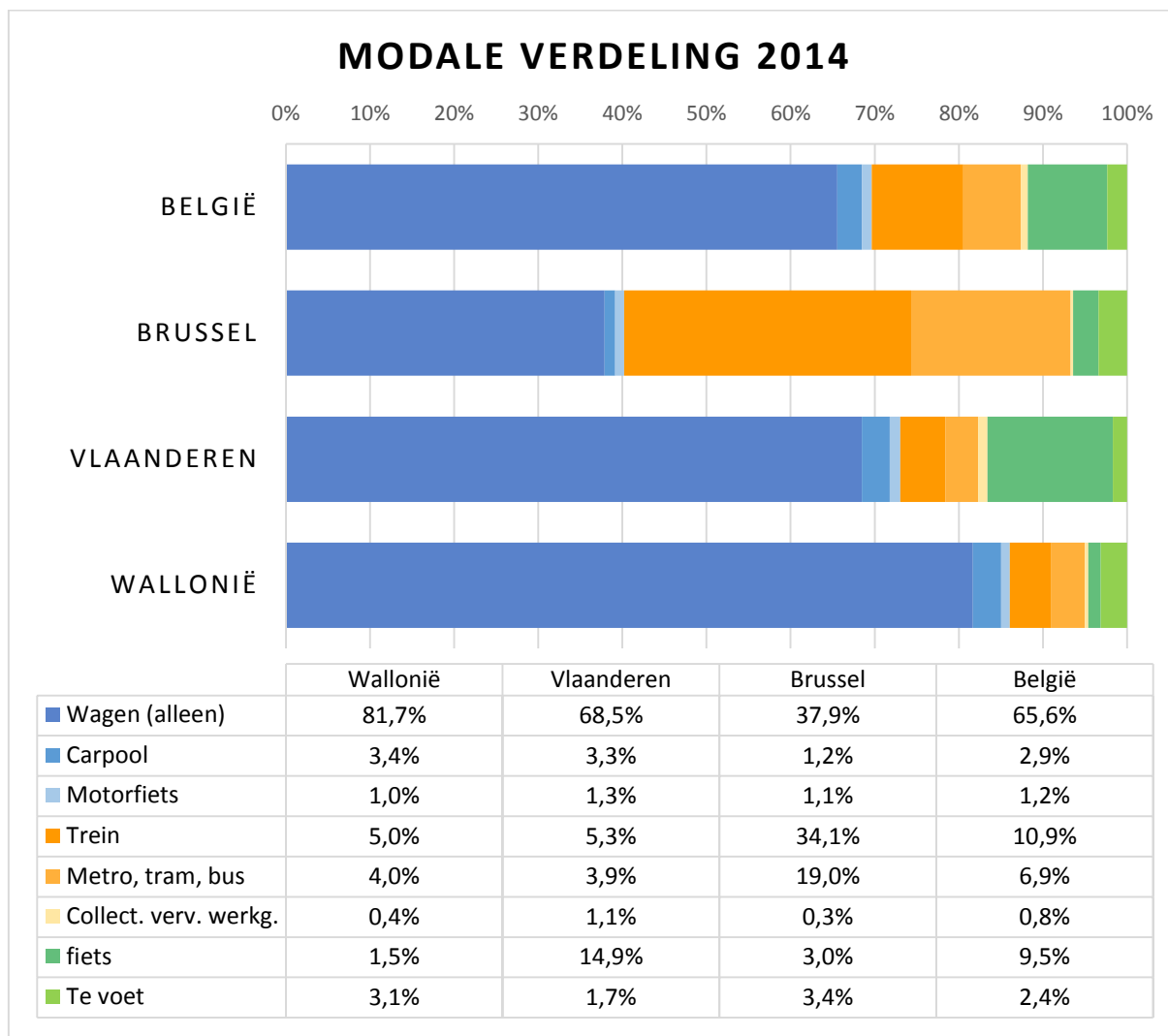
	2005	2008	2011	2014
<b>Aantal vestigingen</b>	8.745	9.712	10.071	10.734
<b>Aantal werknemers</b>	1.359.908	1.438.227	1.491.968	1.530.271

TABEL 1



## II. DE WOON-WERKVERPLAATSINGEN

### 1. VOLGENS DE WERKPLEK



TABEL 2 : MODALE VERDELING VOLGENS WERKPLAATS

Tabel 2 toont de modale percentages voor de diagnostiek uit 2014. Men houdt altijd rekening met de belangrijkste vervoermodus, d.w.z. de modus waarmee de grootste afstand wordt afgelegd tussen de woonplaats en de werkplek, gedurende het grootste deel van het jaar. Nu kunnen we de evolutie van de modale verdeling over een periode van 9 jaar (2005-2014) bekijken.

Afgezien van de resultaten die in het laatste deel (volgens woonplaats) van dit hoofdstuk worden vermeld, zijn alle cijfers berekend op basis van de werkplek. Dit betekent bijvoorbeeld dat, wat de modale verdeling in Brussel betreft, het om de modi gaat die gebruikt worden door mensen die in Brussel werken, ongeacht hun woonplaats.

Vervoerswijze	BELGIE			BRUSSEL			VLAANDEREN			WALLONIE		
	2005	2014		2005	2014		2005	2014		2005	2014	
Wagen (alleen)	66,8%	<b>65,6%</b>	- 2%	45,1%	<b>37,9%</b>	- 16%	68,7%	<b>68,5%</b>	- 0%	80,4%	<b>81,7%</b>	+ 2%
Carpool	4,7%	<b>2,9%</b>	- 38%	2,5%	<b>1,2%</b>	- 49%	5,2%	<b>3,3%</b>	- 36%	5,2%	<b>3,4%</b>	- 35%
Motorfiets	1,7%	<b>1,2%</b>	- 33%	0,8%	<b>1,1%</b>	+ 38%	2,2%	<b>1,3%</b>	- 41%	1,5%	<b>1,0%</b>	- 31%
Trein	9,5%	<b>10,9%</b>	+ 15%	32,2%	<b>34,1%</b>	+ 6%	4,1%	<b>5,3%</b>	+ 31%	4,4%	<b>5,0%</b>	+ 13%
Metro, tram, bus	5,9%	<b>6,9%</b>	+ 16%	15,0%	<b>19,0%</b>	+ 27%	3,9%	<b>3,9%</b>	+ 0%	3,6%	<b>4,0%</b>	+ 9%
Collect. vervoer	1,2%	<b>0,8%</b>	- 34%	0,7%	<b>0,3%</b>	- 59%	1,6%	<b>1,1%</b>	- 31%	0,5%	<b>0,4%</b>	- 8%
Fiets	7,8%	<b>9,5%</b>	+ 21%	1,2%	<b>3,0%</b>	+ 148%	12,3%	<b>14,9%</b>	+ 21%	1,3%	<b>1,5%</b>	+ 13%
Te voet	2,4%	<b>2,4%</b>	- 2%	2,6%	<b>3,4%</b>	+ 33%	2,1%	<b>1,7%</b>	- 19%	3,2%	<b>3,1%</b>	- 2%

TABEL 3 : EVOLUTIE VAN DE MODALE VERDELING VAN 2005 TOT 2014

### AUTO'S EN MOTORFIETSEN

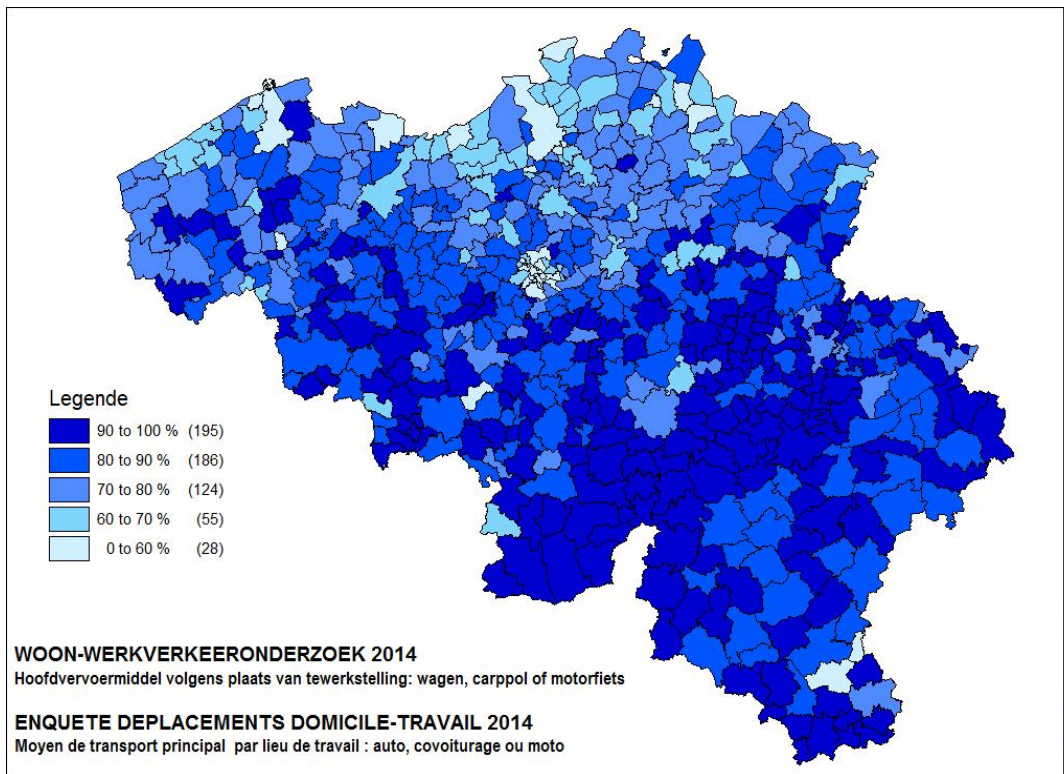
Het gebruik van gemotoriseerde privévoertuigen, met inbegrip van carpooling, daalde met 4,9% over een periode van 9 jaar. Deze daling is echter allesbehalve gelijk in alle Gewesten: de modale verschuiving is zeer groot in Brussel (-16,8%), laag in Wallonië (-1,1%) en in de buurt van het nationale gemiddelde in Vlaanderen (-3,9%). We zullen dieper ingaan op de resultaten, waarbij de resultaten voor de steden apart bekeken worden.

De daling van het percentage personenwagens bedraagt slechts 1,8%; in Wallonië steeg dit percentage zelfs sinds 2005. In alle Gewesten daalde het percentage carpooling daarentegen met minstens een derde. Dit is een opvallende vaststelling en is ongetwijfeld gedeeltelijk te verklaren door de wijzigingen met betrekking tot de organisatie van het werk binnen ondernemingen: meer telewerken, flexibelere uren, enz. Toch moeten we erop wijzen dat de

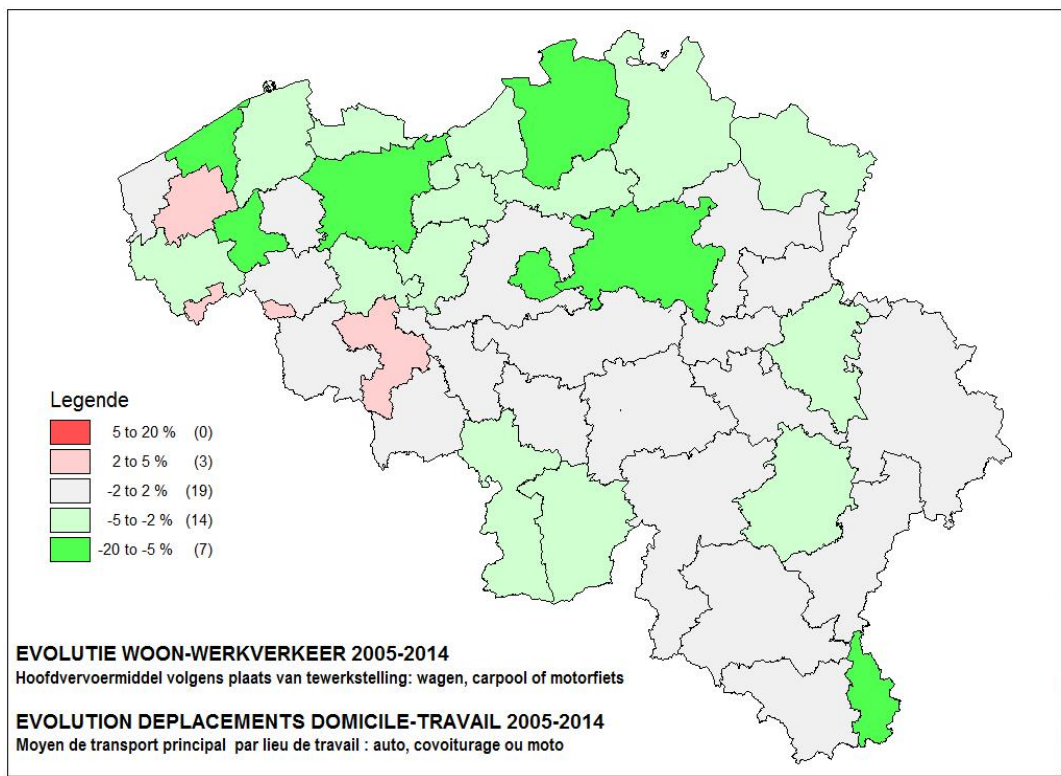
definitie van carpooling in de diagnostiek geen verplaatsingen met andere gezinsleden omvat (die vallen onder het deel "wagen alleen"). En aangezien deze modus op bepaalde tijdstippen kan worden gebruikt, kan carpooling licht ondervetegenwoordigd zijn in de statistieken, omdat werknemers de modus moeten vermelden die ze het vaakst gebruiken.

Het gebruik van de motorfiets is zeer sterk gedaald in Vlaanderen en Wallonië, maar tegelijkertijd gestegen in Brussel.

Tot slot wijzen we erop dat een daling van het autopercantage niet noodzakelijk een daling van het aantal files inhoudt, aangezien het aantal werknemers in dezelfde periode gestegen is. Er zijn nog andere factoren die een rol spelen, zoals de evolutie van het aantal niet-werkgerelateerde verplaatsingen, wijzigingen in de gehanteerde arbeidstijden door de ondernemingen of de toename van thuiswerk.



FIGUUR 2



FIGUUR 3

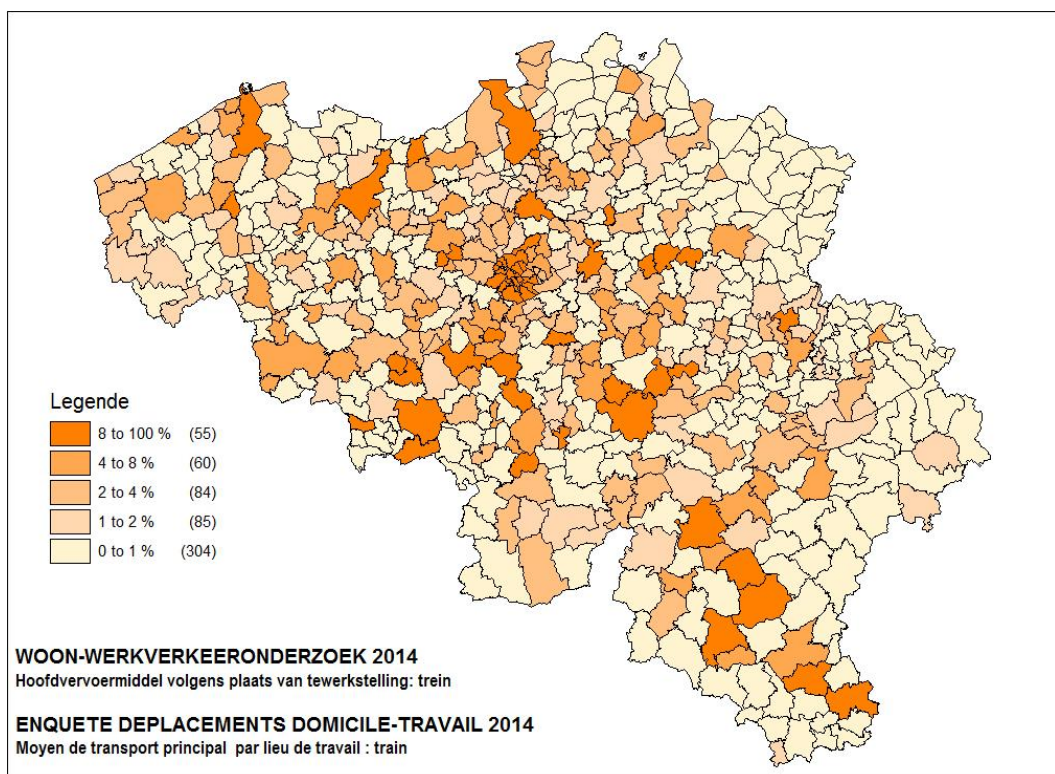
## OPENBAAR VERVOER EN DOOR DE WERKGEVER GEORGANISEERD COLLECTIEF VERVOER

Alternatieven zoals het openbaar vervoer profiteren natuurlijk van de daling van het autopercantage. Zo is het gebruik van de trein, metro, tram en bus samen met 15,3% gestegen sinds 2005.

Dit betreft alle Gewesten, maar wel op een verschillende manier. In Vlaanderen is het

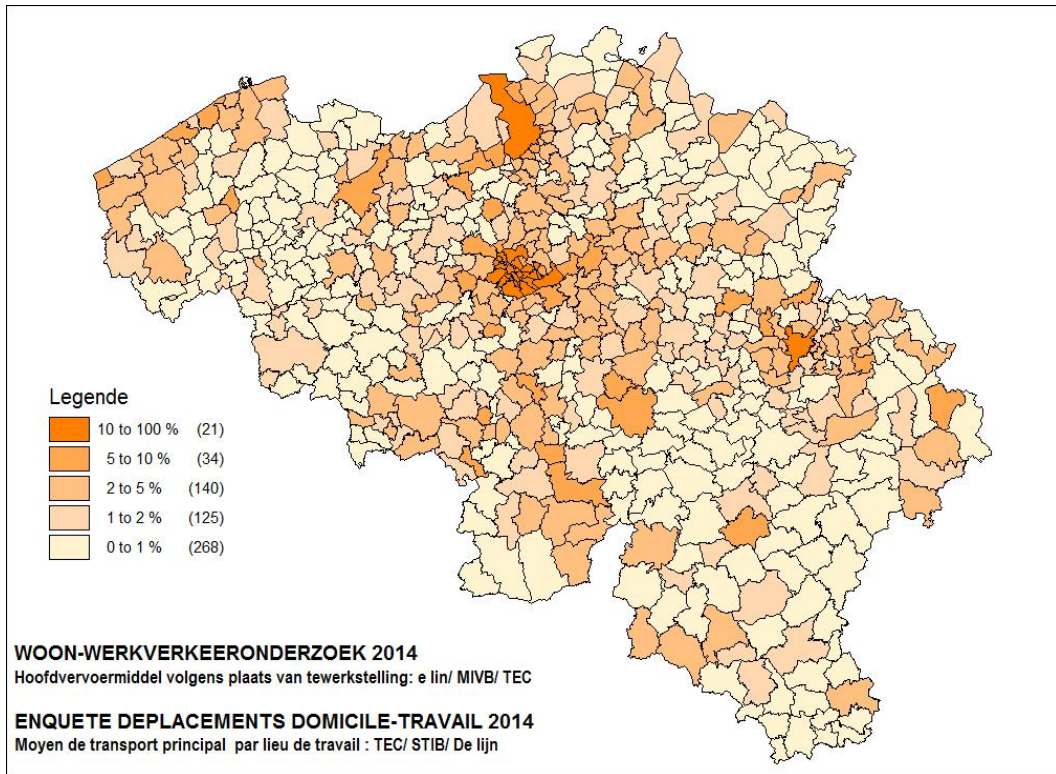
vooral het gebruik van de trein dat erop vooruitgaat (+31,1%), terwijl het in Brussel het MIVB-net is dat van een groot deel van de modale verschuiving lijkt te profiteren. In Wallonië is de gebruikstoename bij het openbaar vervoer verdeeld over de TEC en NMBS.

De organisatie van collectief vervoer door de werkgevers daalt en bedraagt enkel in Vlaanderen meer dan 1%.

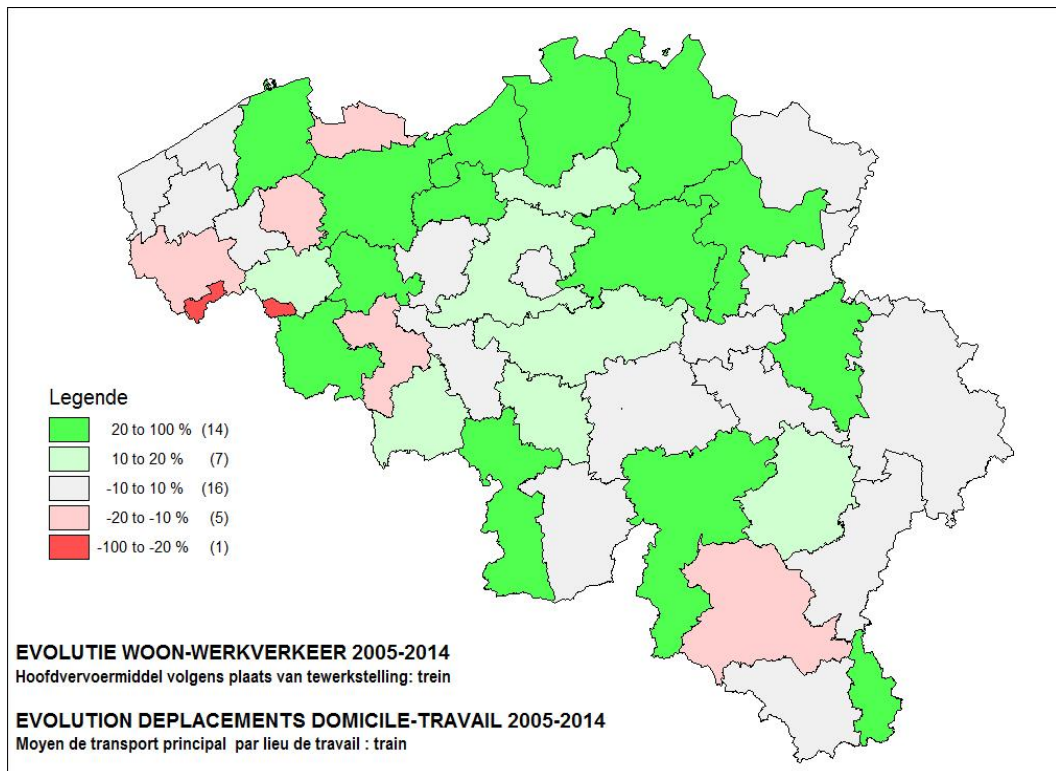


FIGUUR 4



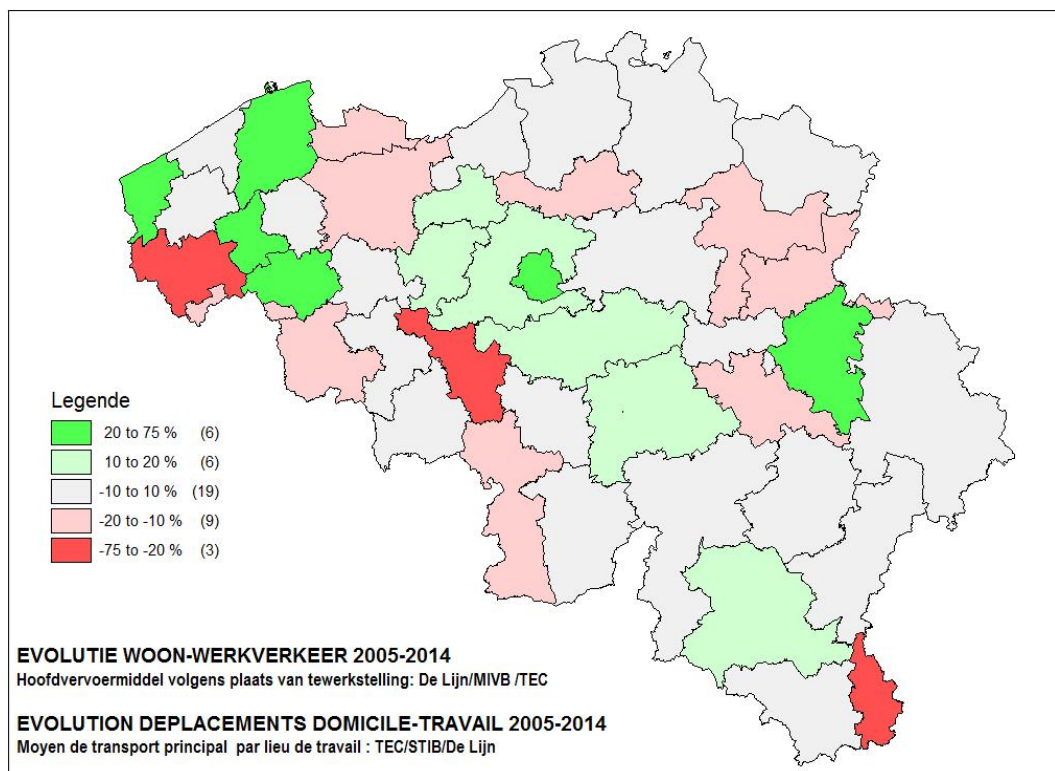


FIGUUR 5



FIGUUR 6





FIGUUR 7

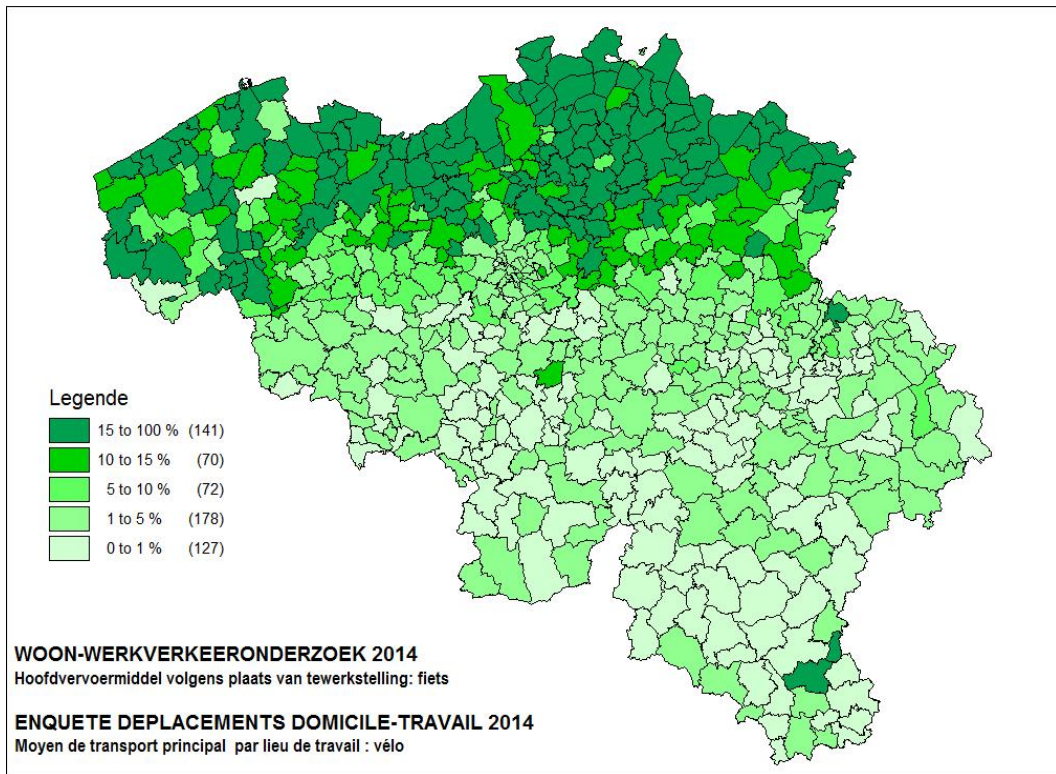
## ACTIEVE MODI

Het gebruik van de auto is ook verschoven ten voordele van het gebruik van de fiets, dat sinds 2005 met 21,3% is gestegen. Momenteel bedraagt het rond de 10% voor heel het Belgische grondgebied. Tegelijk stagneert het wandelen op 2,4%. De actieve modi zijn die modi waarbij het verschil tussen de Gewesten het grootst is. Zo wordt de fiets bijna 10 keer meer gebruikt in Vlaanderen dan in Wallonië.

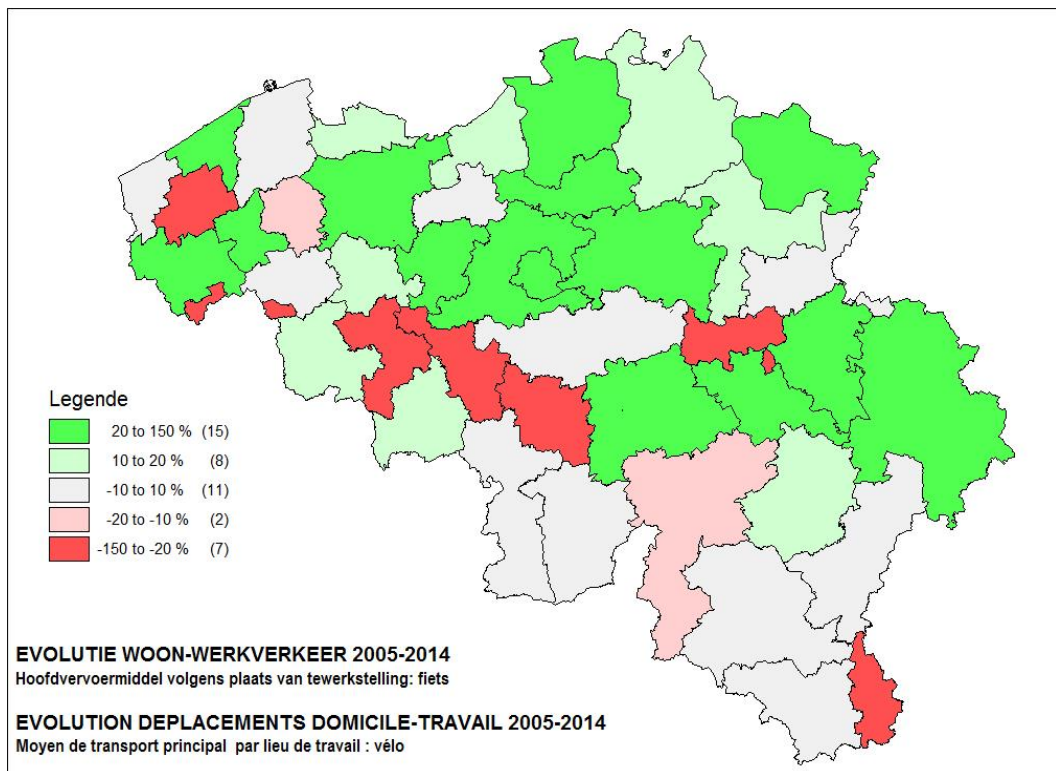
Brussel is het gewest met de grootste evolutie. Het fietspercentage steeg van 1,2% naar 3%, een stijging van bijna 150%! We wijzen erop dat deze stijging niet ten koste ging van het wandelen; dat steeg immers ook met 33% over dezelfde periode.

Het fietsgebruik stijgt ook gelijkmatig in Vlaanderen, van 12,3% in 2005 naar 14,9% in 2014, terwijl het aandeel 'te voet' vermindert. De globale stijging van het percentage actieve modi (15,5%) is nagenoeg gelijk aan die van het openbaar vervoer.

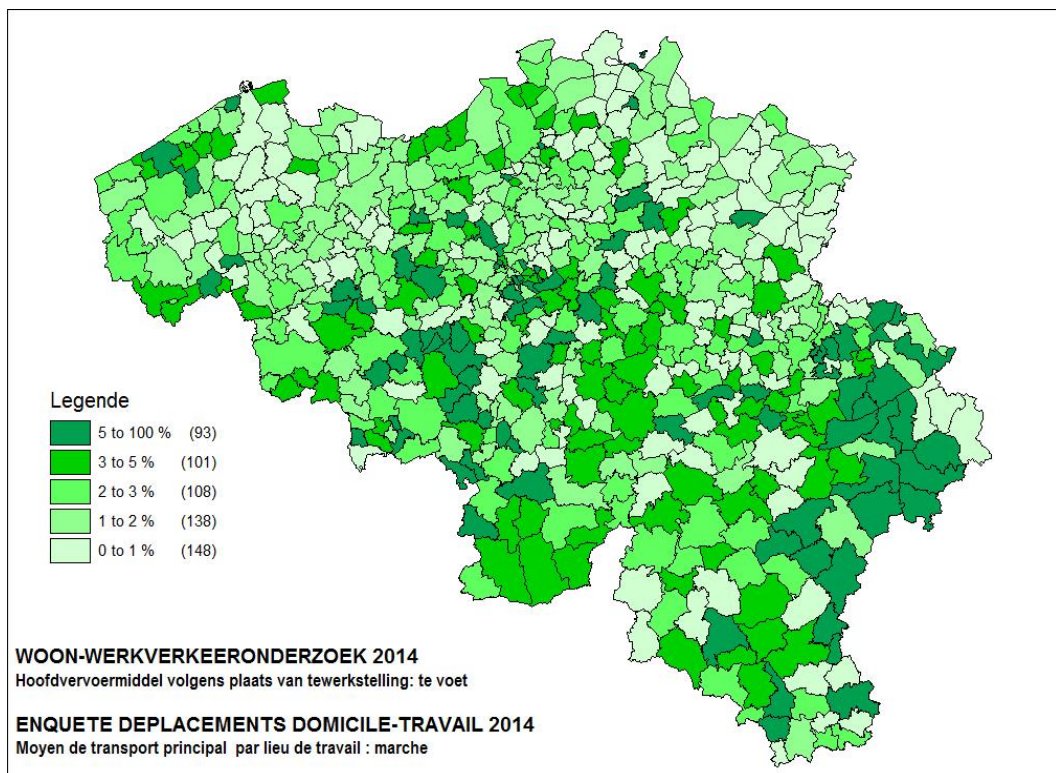
In Wallonië komt het fietsgebruik maar moeilijk van de grond. Daar blijft het een verwaarloosbare modus (1,5%), die zelfs lager ligt dan het percentage uit de diagnostiek voor 2008. Deze vaststelling wordt verduidelijkt in het volgende deel, waar we zullen zien dat de evolutie helemaal anders is wanneer we de resultaten van de grote steden en de rest apart bekijken.



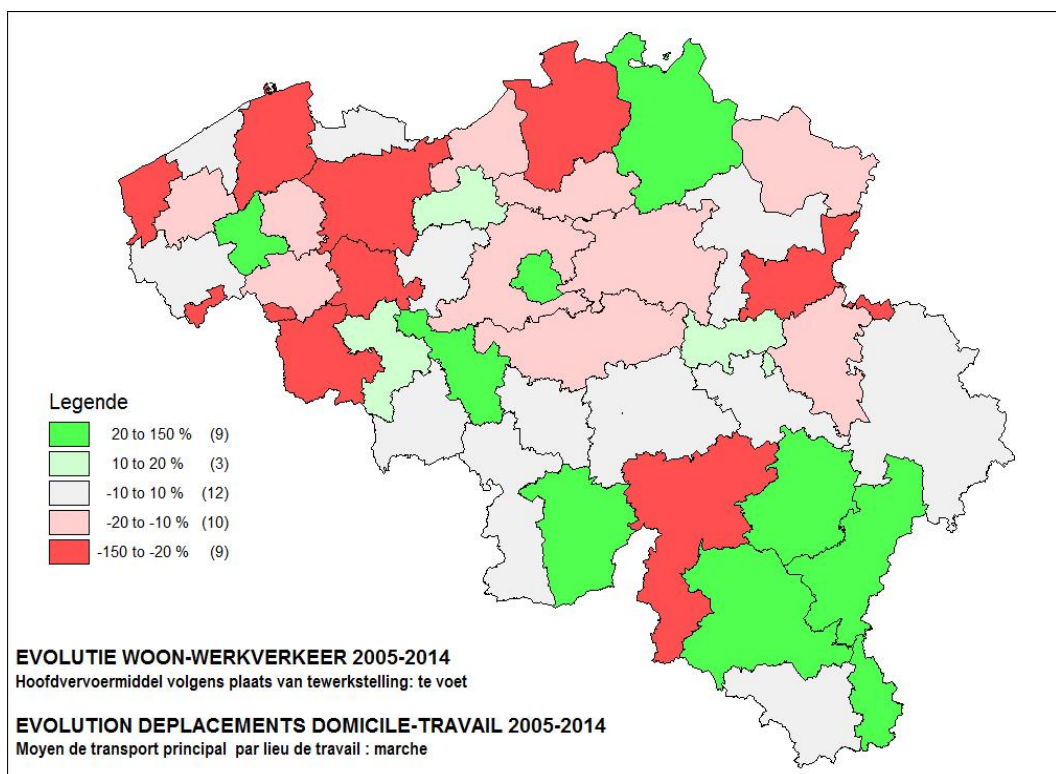
FIGUUR 8



FIGUUR 9



FIGUUR 10



FIGUUR 11

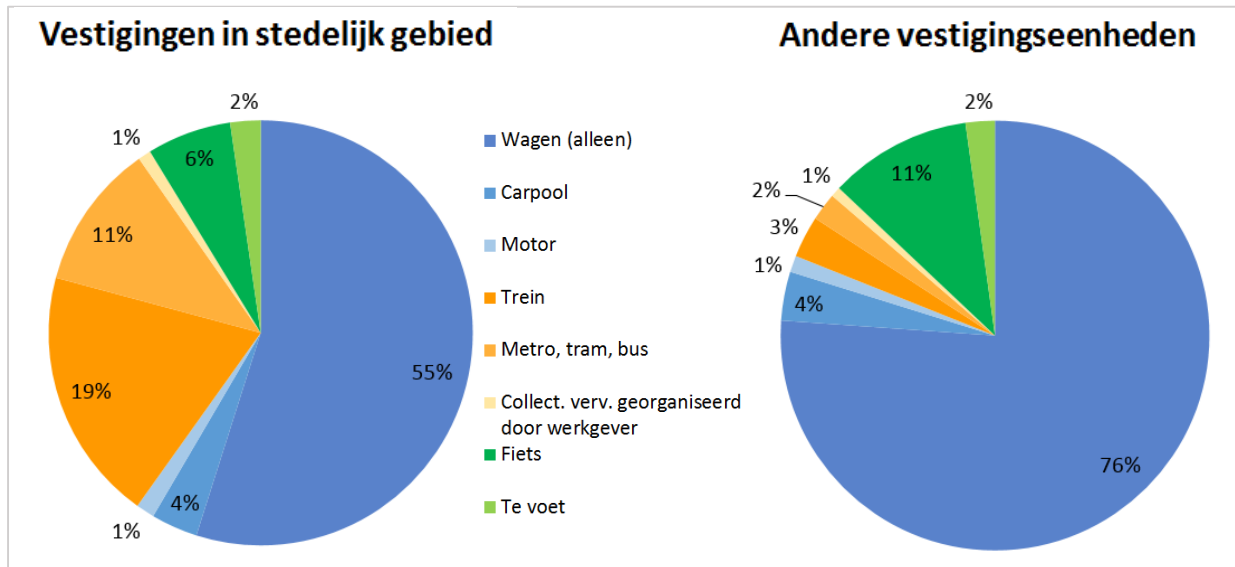


## 2. VOLGENS URBANISATIEGRAAD

### MODALE VERDELING 2014

Zoals reeds blijkt uit de vergelijking tussen de resultaten voor het Brusselse Gewest en die voor de twee andere Gewesten, zijn de resultaten heel anders wanneer men zich in een (grote) stad bevindt.

Figuur 12 toont de modale percentages door de eenheden in twee categorieën op te delen:



FIGUUR 12 : MODALE VERDELING VOLGENS URBANISATIEGRAAD

Deze verschillen zijn aan een combinatie van factoren te wijten. Door de grotere dichtheid in een stad is het openbaar vervoer logischerwijze toegankelijker, zodat werknemers deze vervoermiddelen gemakkelijker kunnen gebruiken. De auto is er dan weer moeilijker te gebruiken, gezien de congestie en het beperkt aantal parkeerplaatsen.

Uit de analyse van deze resultaten blijkt dat de evolutie van de modale verdeling sinds 2005 vooral opvalt in de grote steden, of het nu om Brussel gaat of om de grootste Vlaamse en Waalse steden.

Zo daalde het percentage gemotoriseerde privévoertuigen (auto, alleen of met carpooling,

de eenheden in een dichtbevolkte zone en de andere eenheden. Dit onderscheid wordt hier gemaakt op basis van de "urbanisatiegraad", zoals gedefinieerd door Eurostat<sup>2</sup>. De volgende steden vallen onder de eerste categorie: Antwerpen, Brussel, Brugge, Charleroi, Kortrijk, Gent, Luik, Leuven, Bergen, Namen en Oostende.

en motorfiets) met 5,3% in 9 jaar, vooral door de terugloop van deze modi in de grote steden (-10,9%). De toename van de congestie is ongetwijfeld één van de verklaringen voor de vermindering van het aandeel wagens.

Deze vaststelling kan zowel in Vlaanderen als in Wallonië worden gemaakt, aangezien het gebruik van de auto en de motorfiets daalde in alle grote Belgische steden, zij het in verschillende mate. Naast de resultaten voor de hoofdstad willen we ook het geval Leuven aanhalen, waar het autopercantage met ongeveer 10% daalde over een periode van 9 jaar.

<sup>2</sup> <http://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation>

## EVOLUTIE VAN DE MODALE VERDELING SINDS 2005

Het openbaar vervoer en de actieve modi profiteren allebei van de daling van het autogebruik, maar in verschillende mate, geval per geval.

Buiten de grote steden verliep de verschuiving min of meer gelijk in Vlaanderen, terwijl in

Wallonië alleen het openbaar vervoer erop vooruitging. In de Vlaamse steden is de verschuiving ook gelijk verdeeld, terwijl het openbaar vervoer in Wallonië opnieuw het meeste gebruikers won. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat het fietspercentage in de Waalse steden, hoewel het beperkt blijft, van 0,9% naar 1,3% van de verplaatsingen is gestegen.

	België			Brussel			Vlaanderen			Wallonië		
	2005	2014		2005	2014		2005	2014		2005	2014	
Wagen (alleen)	57,8%	<b>53,4%</b>	- 8%	45,1%	<b>37,4%</b>	- 17%	60,6%	<b>58,0%</b>	- 4%	78,1%	<b>78,2%</b>	+ 0%
Carpool	3,9%	<b>2,0%</b>	- 48%	2,5%	<b>1,2%</b>	- 50%	5,0%	<b>2,8%</b>	- 44%	4,5%	<b>2,2%</b>	- 52%
Motorfiets	1,4%	<b>1,1%</b>	- 19%	0,8%	<b>1,1%</b>	+ 37%	2,1%	<b>1,3%</b>	- 38%	1,0%	<b>0,8%</b>	- 25%
Trein	17,0%	<b>19,8%</b>	+ 16%	32,2%	<b>34,0%</b>	+ 5%	7,1%	<b>10,2%</b>	+ 44%	6,6%	<b>7,7%</b>	+ 16%
Metro, tram, bus	10,2%	<b>12,4%</b>	+ 21%	15,0%	<b>18,9%</b>	+ 26%	7,5%	<b>7,6%</b>	+ 1%	6,0%	<b>7,4%</b>	+ 23%
Collect. verv. werkg	1,2%	<b>0,8%</b>	- 33%	0,7%	<b>0,3%</b>	- 59%	2,3%	<b>1,8%</b>	- 21%	0,1%	<b>0,0%</b>	- 73%
Fiets	5,9%	<b>8,0%</b>	+ 35%	1,2%	<b>3,0%</b>	+ 148%	12,8%	<b>16,6%</b>	+ 30%	0,9%	<b>1,3%</b>	+ 45%
Te voet	2,6%	<b>2,5%</b>	- 3%	2,6%	<b>3,4%</b>	+ 33%	2,6%	<b>1,6%</b>	- 37%	2,6%	<b>2,4%</b>	- 8%

TABEL 4 : EVOLUTIE VAN DE MODALE VERDELING VOOR DE VESTIGINGSEENHEDEN GELEGEN IN DICHTBEVOLKTE ZONES

	België			Vlaanderen			Wallonië		
	2005	2014		2005	2014		2005	2014	
Wagen (alleen)	74,9%	<b>76,1%</b>	+ 2%	72,6%	<b>73,3%</b>	+ 1%	82,1%	<b>83,8%</b>	+ 2%
Carpool	5,4%	<b>3,7%</b>	- 32%	5,3%	<b>3,5%</b>	- 33%	5,6%	<b>4,1%</b>	- 27%
Motorfiets	2,1%	<b>1,2%</b>	- 41%	2,2%	<b>1,3%</b>	- 42%	1,8%	<b>1,2%</b>	- 35%
Trein	2,7%	<b>3,2%</b>	+ 19%	2,6%	<b>3,1%</b>	+ 19%	2,8%	<b>3,3%</b>	+ 18%
Metro, tram, bus	2,1%	<b>2,1%</b>	+ 1%	2,1%	<b>2,2%</b>	+ 3%	1,9%	<b>1,8%</b>	- 3%
Collect. verv. werkg	1,2%	<b>0,8%</b>	- 34%	1,3%	<b>0,8%</b>	- 39%	0,7%	<b>0,7%</b>	- 4%
Fiets	9,5%	<b>10,8%</b>	+ 13%	12,1%	<b>14,1%</b>	+ 17%	1,6%	<b>1,6%</b>	- 2%
Te voet	2,2%	<b>2,2%</b>	- 1%	1,8%	<b>1,7%</b>	- 5%	3,6%	<b>3,6%</b>	- 1%

TABEL 5 : EVOLUTIE VAN DE MODALE VERDELING VOOR DE VESTIGINGSEENHEDEN GELEGEN IN GEMIDDELD EN MINDER BEVOLKTE ZONES

Brugge blijft de stad waar de fiets het meest vertegenwoordigd is; het percentage is niet gestegen, omdat het in 2005 al bijna 25% bedroeg. Daar vond de modale verschuiving dus uitsluitend plaats bij het openbaar vervoer. In de andere Vlaamse steden, met uitzondering van Oostende, was de fiets goed voor ongeveer 15%, en gebeurde de verschuiving zowel naar deze modus als naar het openbaar vervoer.

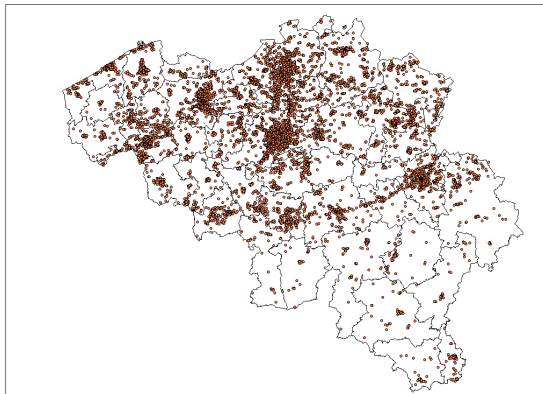
Aan Waalse kant blijft het fietspercentage overall onder de 2%, hoewel het toch sterk steeg in Luik (van 0,8% naar 1,4%), Bergen (van 1,2% naar 1,7%) en Namen (van 1% naar 1,8%). Charleroi is de uitzondering: daar is het fietsgebruik nagenoeg onbestaand. Het gevolg van deze stijgingen is dat het wandelen lichtjes daalde in de meeste steden.



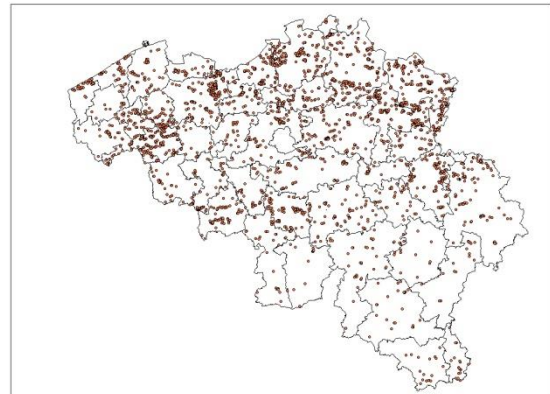
### 3. VOLGENS DE TOEGANKELIJKHEID VAN HET OPENBAAR VERVOER

Om de resultaten in detail te analyseren hebben we het Belgisch grondgebied in verschillende zones opgedeeld, die weergeven in welke mate het openbaar vervoer toegankelijk is. Aan elke vestigingseenheid wordt een graad toegekend, rekening houdend met het aantal haltes (train,

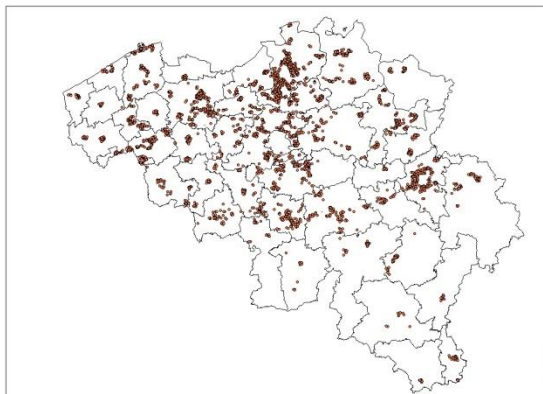
metro, tram, bus) in de buurt van de vestigingseenheid, de afstand tussen de vestigingseenheid en de haltes, en het belang daarvan. De onderstaande kaarten tonen de verdeling van de eenheden volgens hun graad van toegankelijkheid.



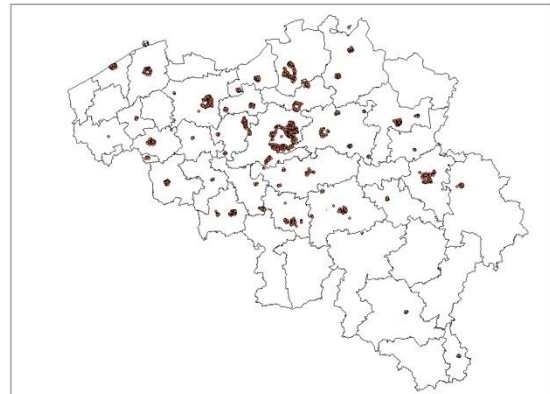
Alle vestigingseenheden



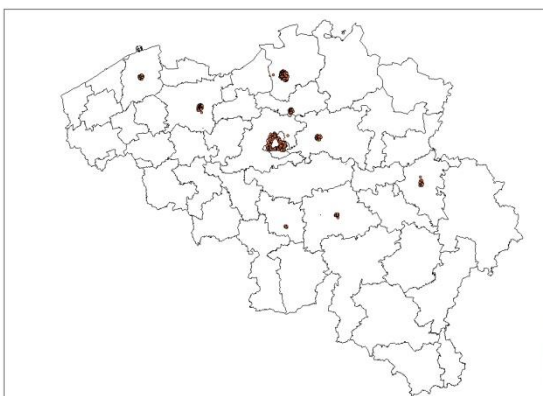
Toegankelijkheidsniveau 1 (zeer laag)



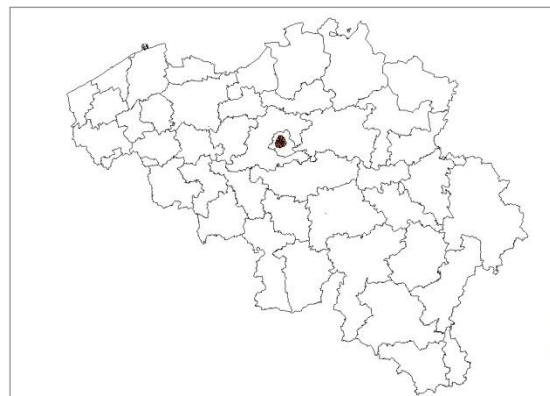
Toegankelijkheidsniveau 2



Toegankelijkheidsniveau 3

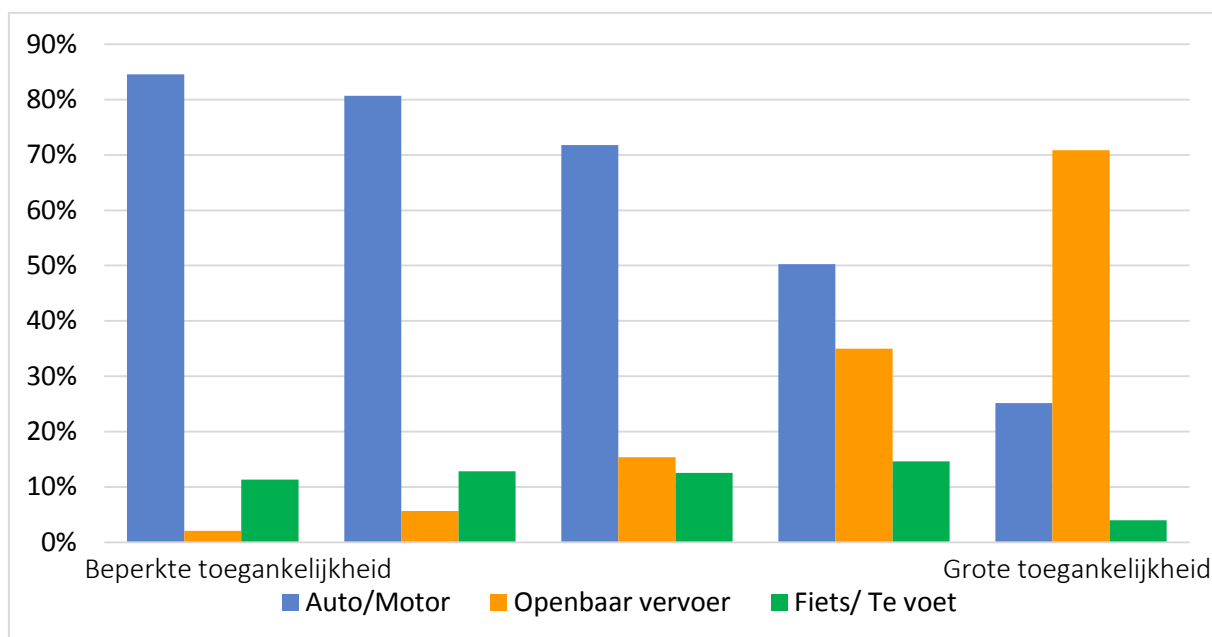


Toegankelijkheidsniveau 4



Toegankelijkheidsniveau 5 (zéér hoog)

FIGUUR 13 : LIGGING VAN DE VESTIGINGSEENHEDEN VOLGENS DE TOEGANKELIJKHEID TOT HET OPENBAAR VERVOER



FIGUUR 14: MODALE VERDELING VOLGENS DE TOEGANKELIJKHEID TOT HET OPENBAAR VERVOER

Zo kunnen we gemakkelijk de grote impact van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer op de modale percentages binnen de ondernemingen vaststellen.

Bij de 3.000 minst goed gelegen eenheden komt het percentage openbaar vervoer amper boven de 2% uit, terwijl het percentage auto's en motoren (carpooling inbegrepen) 84,4%

bedraagt. Bij de 471 best gelegen eenheden, in het centrum van Brussel, wordt het openbaar vervoer daarentegen door meer dan 70% van de werknemers gebruikt, en de auto door minder dan 25%. Deze vaststellingen blijven frappant, ook wanneer we geen rekening houden met de ondernemingen in het Brussels Gewest.

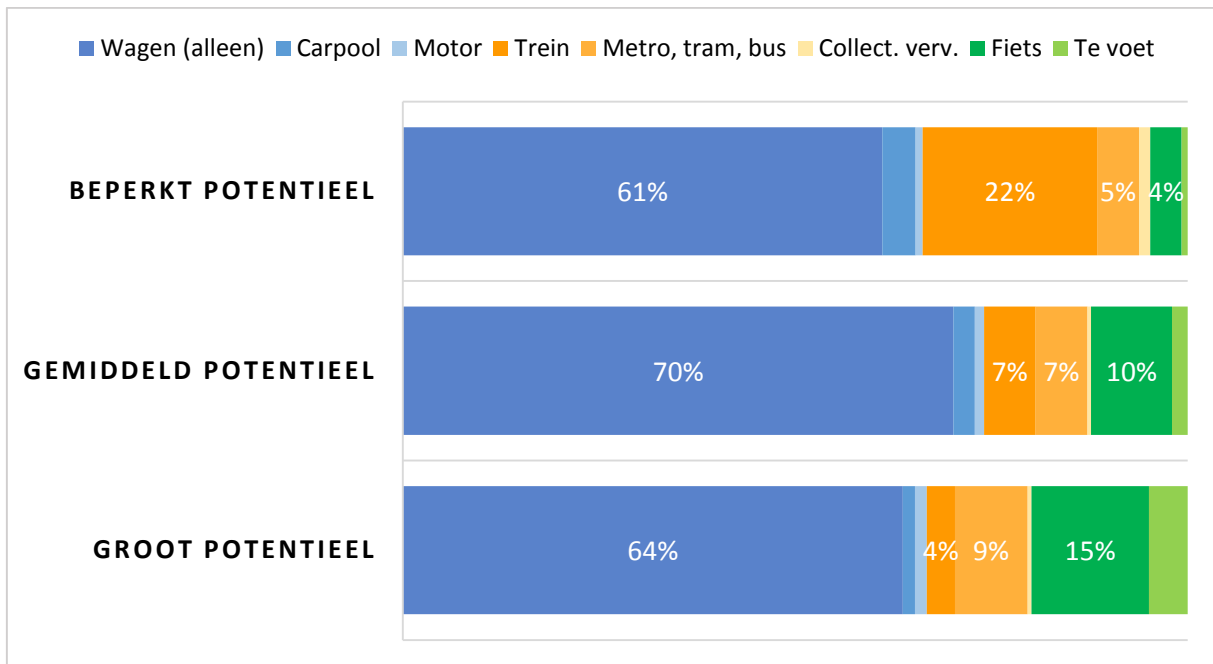
#### 4. VOLGENS DE AFSTANDEN VAN HET WOON-WERKVERKEER

Een andere factor die een grote invloed heeft op de modale keuze, is de afstand tussen de werkplek en de woonplaats. Sinds 2011 vraagt de FOD Mobiliteit aan werkgevers om de modale verdeling op te geven volgens de woonplaats van hun werknemers (op postcodeniveau). In 2014 moest elke werkgever dat doen voor minstens 40% van het aantal werknemers van elke vestigingseenheid.

Op basis van deze gegevens kunnen we de vestigingseenheden in verschillende categorieën opdelen, volgens de nabijheid van

de werknemers tot hun werkplek. Aangezien het de bedoeling is het potentieel van de actieve modi (voetgangers- en fietsverkeer) te evalueren, is deze berekening gebaseerd op het aantal werknemers dat op minder dan 15 kilometer van de vestigingseenheid woont.

Figuur 15 toont de impact van deze factor op de modale verdeling. Zoals verwacht stijgt het voetgangers- en fietsverkeer sterk naarmate er veel werknemers in de buurt van de vestigingseenheid wonen.



FIGUUR 15: MODALE VERDELING VOLGENS DE WOON-WERKAFSTANDEN

Tabel 6 toont de afstanden van het woon-werkverkeer voor de drie Gewesten van het land. Het gaat hierbij om een benadering; er wordt wel rekening gehouden met de precieze ligging van de vestigingseenheden, maar voor de postcode moesten we ons tevreden stellen met het middelpunt van de gemeente als basis.

De afstanden van het woon-werkverkeer voor de eenheden in Brussel zijn veel groter, terwijl het verschil tussen de eenheden in Vlaanderen en Wallonië minimaal blijft. Een Waal die in Brussel werkt, legt daarentegen gemiddeld bijna 50% zoveel kilometers af als een Vlaming.

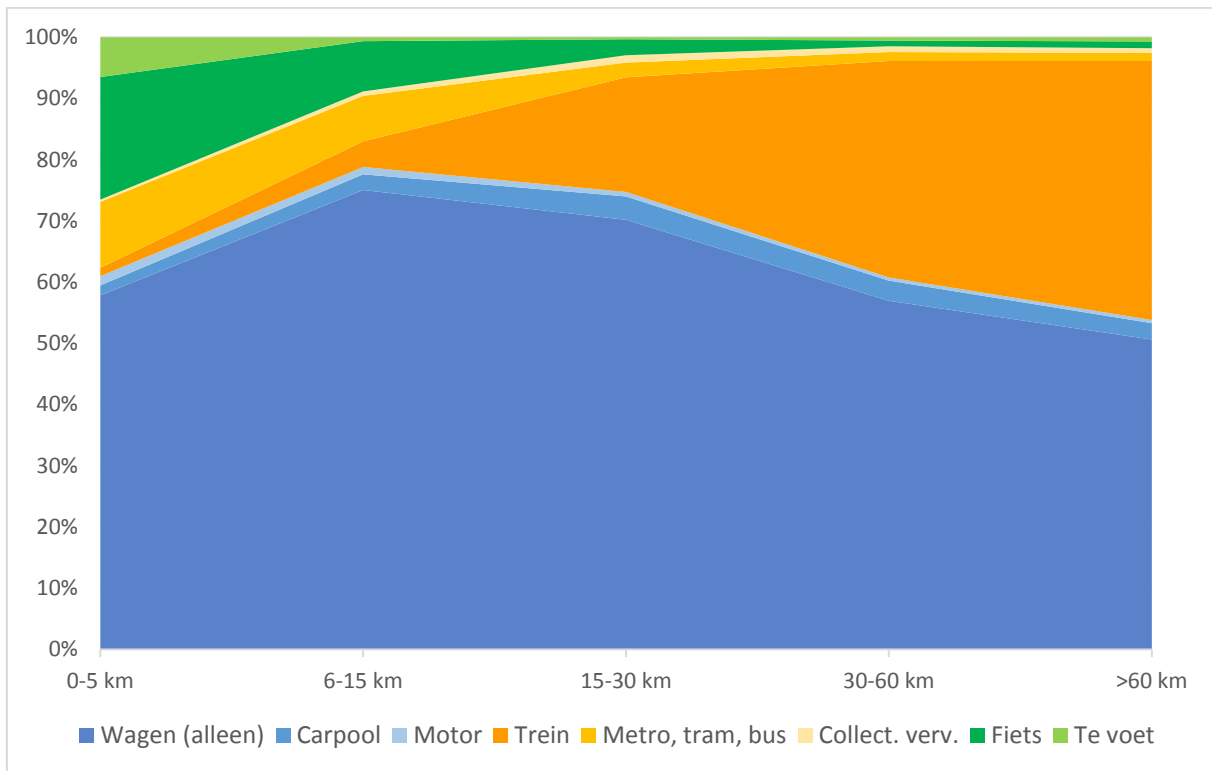
		Werkplaats			
		Brussel	Vlaanderen	Wallonië	België
Woon- plaats	Brussel	4,4	15,4	31,0	7,1
	Vlaanderen	30,3	12,6	35,9	15,2
	Wallonië	44,3	43,1	12,9	19,4
	België	25,1	13,1	13,8	15,7

TABEL 6 : GEMIDDELDE WOON-WERKAFSTANDEN VOLGENS WOON-WERKPLAATS

Aan de hand van de door de werkgevers verstrekte woonplaatsgegevens naast de postcode kunnen we ook, voor alle werknemers, de modale verdeling weergeven in functie van de woon-werkafstand.

Figuur 16 toont deze verdeling. Het is geen verrassing dat de actieve modi sterker vertegenwoordigd zijn bij de verplaatsingen van

minder dan 15 kilometer; terwijl boven de 50 kilometer bijna de helft van de verplaatsingen echter met de trein gebeurt (in het bijzonder naar Brussel). De auto wordt vaak gebruikt, ongeacht de afstand, maar vooral tussen de 10 en 30 kilometer. Deze afstanden zijn iets te groot voor het fietsverkeer (en uiteraard ook het voetgangersverkeer), maar net niet groot genoeg opdat de trein zou worden genomen.



FIGUUR 16 : MODALE VERDELING VOLGENS WOON-WERKAFSTANDEN

## 5. VOLGENS DE BEDRIJFSSECTOR

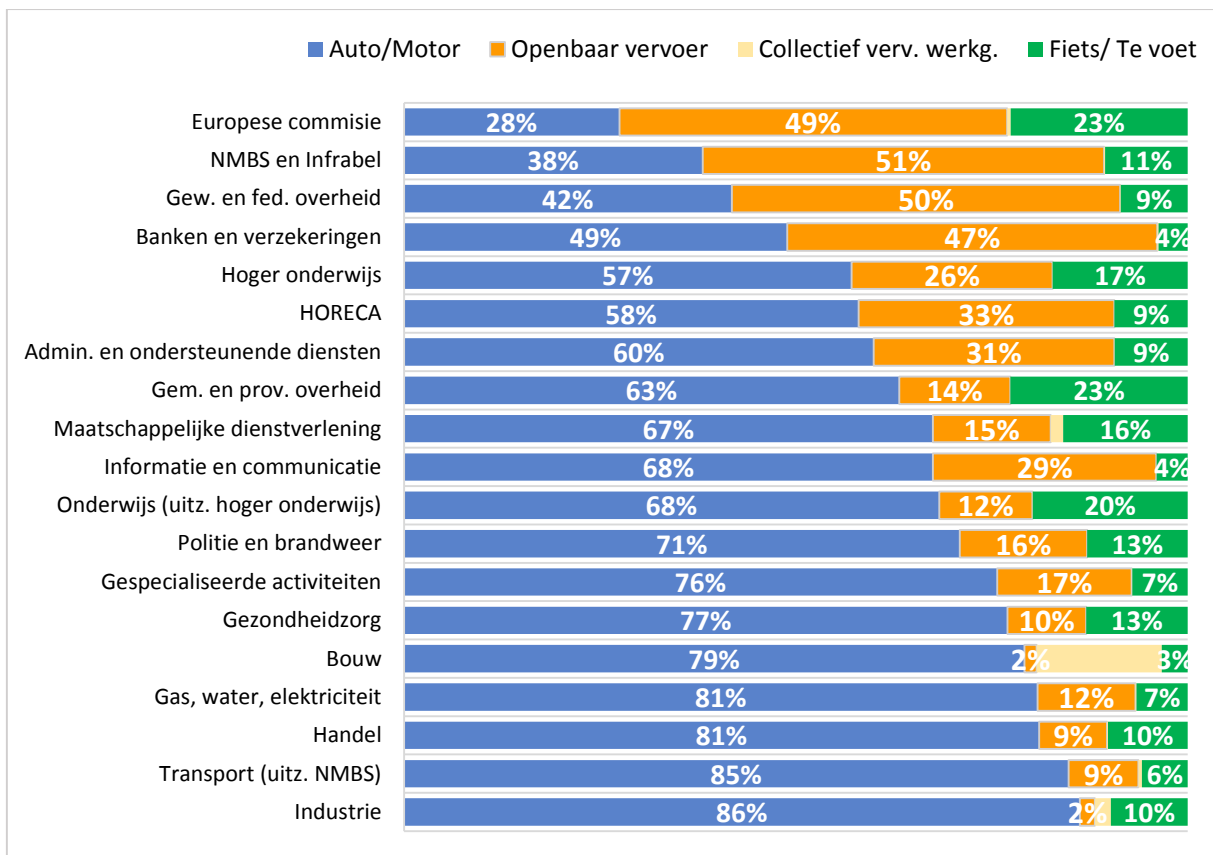
De ondernemingen die deelnemen aan de diagnostiek van het woon-werkverkeer, zijn zeer uiteenlopend. In dit deel worden de resultaten weergegeven volgens de bedrijfssector. Voor dit onderscheid baseren we ons op de NACE-code, hoewel een herindeling nodig was om de groepen relatief homogeen te maken.

Zoals uit Figuur 17 blijkt, vertonen de verschillende sectoren, door hun geografische ligging en de herkomst van hun werknemers, zeer verschillende profielen. De toegang tot het openbaar vervoer is natuurlijk zeer belangrijk voor de Europese instellingen die in Brussel gevestigd zijn, maar ook voor de banken en verzekeringsmaatschappijen, die hun belangrijkste vestigingen in de grote steden hebben. Omgekeerd zijn de sites van industriële bedrijven of bouwbedrijven doorgaans minder goed gelegen, en ligt het gebruikspotentieel van het openbaar vervoer dus veel lager.

Ook wat de afstanden van het woon-werkverkeer betreft, zijn de verschillen zeer groot. Omdat de werknemers van gemeentebesturen en OCMW's het vaakst in de gemeente zelf wonen, hebben de eenheden in kwestie een groot aantal werknemers die op minder dan 15 kilometer wonen. Financiële instellingen, IT- en telecommunicatiebedrijven alsook federale en regionale besturen doen vaak een beroep op werknemers die van verder komen en voor wie het gebruik van actieve modi vaak moeilijk of zelfs onmogelijk is.

Deze verschillen verklaren voor een deel de resultaten in Figuur 17. Zo hebben ondernemingen uit de bank- en verzekeringswereld vaak een kleiner percentage werknemers die met de auto naar het werk komen dan het nationale gemiddelde. De besturen boeken ook goede resultaten, vooral dan de regionale en federale besturen,

waar een werknemer op twee het openbaar vervoer gebruikt.

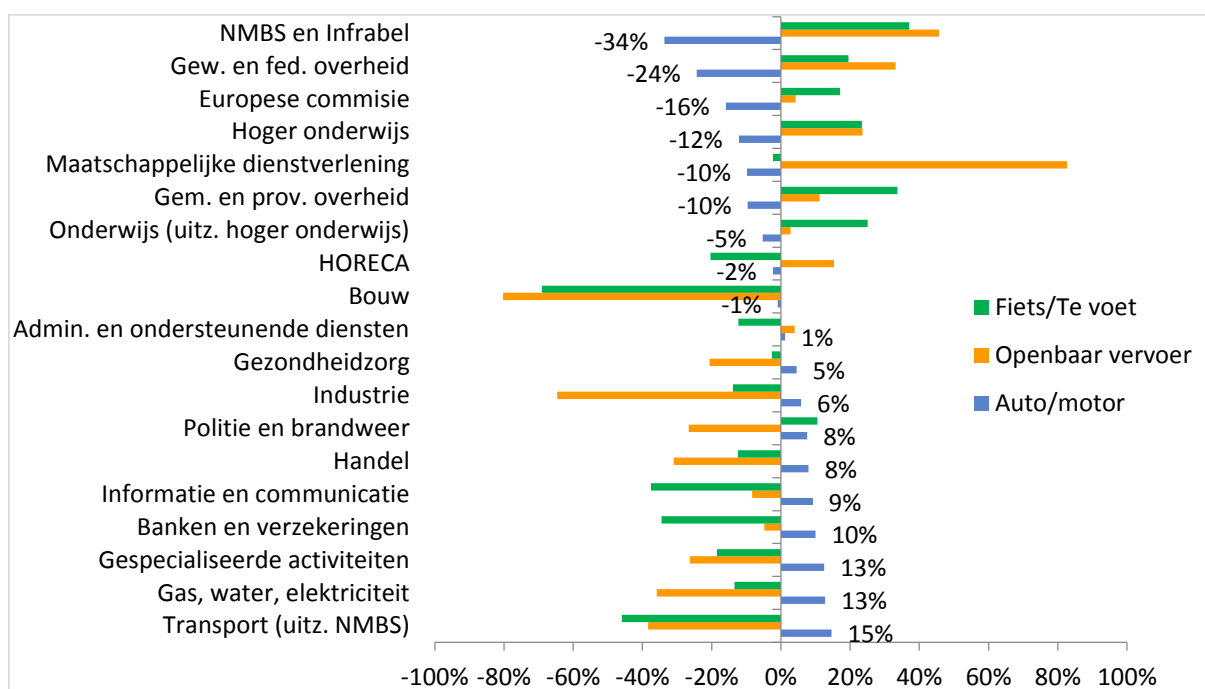


FIGUUR 17: MODALE VERDELING VOLGENS BEDRIJFSSECTOR

Aangezien we, minstens gedeeltelijk, de oorzaken van deze verschillen kunnen nagaan, is het interessant om de resultaten per bedrijfssector te vergelijken, maar dit keer wel rekening houdend met de factoren die daarop een invloed hebben. Deze analyse werd in Figuur 18 gedaan. Voor elke sector en voor elke

modus wordt de werkelijke modale verdeling vergeleken met de theoretische modale verdeling, berekend op basis van drie factoren: het Gewest van de vestigingseenheid, de mate waarin het openbaar vervoer toegankelijk is, en het gebruikspotentieel van de actieve modi, op basis van de woon-werkafstanden.





FIGUUR 18: INVLOED VAN DE BEDRIJFSSECTOR OP DE MODALE VERDELING

Dit levert uiteenlopende trends op. Zo stellen we vast dat de bank- en verzekeringssector, waar het percentage werknemers dat de auto gebruikt veel lager ligt dan het nationale gemiddelde, in werkelijkheid minder goede resultaten boekt dan men zou verwachten,

gezien de ligging van hun eenheden. In de bouwsector daarentegen komt het aantal autogebruikers wel overeen met de geografische ligging, dankzij het gebruik van door de werkgevers zelf georganiseerd collectief vervoer.

## 6. VOLGENS HET GESLACHT

In 2014 maakte de vragenlijst van de enquête voor het eerst een onderscheid naar het geslacht voor de modale verdeling. Dit onderscheid bleef echter facultatief voor de werkgevers.

De informatie werd ingevuld bij 30% van de verzamelde vragenlijsten, goed voor in totaal

364.000 werknemers. De hieronder vermelde resultaten zijn echter niet representatief voor alle werkgevers die aan de diagnostiek deelnemen. Dat is meer bepaald te wijten aan het feit dat de vragenlijst voor het BVP in Brussel geen rekening hield met dit onderscheid.

	Mannen	Vrouwen
Wagen (alleen)	71,5%	73,6%
Carpool	4,4%	1,6%
Motorfiets	1,8%	0,6%
Trein	5,1%	5,8%
Metro, tram, bus	3,1%	5,6%
Collect. verv. werkg.	1,2%	0,2%
Fiets	11,2%	10,6%
Te voet	1,7%	3,3%

TABEL 7: MODALE VERDELING VOLGENS GESLACHT

Hoewel dat nog altijd facultatief is, konden we al bevestigen wat de statistieken over het algemeen tonen: binnen de (kleine) groep werknemers die zich niet met de auto verplaatsen, reizen vrouwen meer met het openbaar vervoer en te voet. Ook doen ze minder aan carpooling en gebruiken ze minder de fiets en collectief vervoer.

Volgens de studies die zich steeds meer over dit onderwerp buigen, zijn er verschillende pistes die verband houden met de organisatie van onze maatschappij, de mening van vrouwen over deze maatschappij en de verdeling van de taken, zowel professioneel als huishoudelijk:

- De gezinsorganisatie: hier stellen we een fenomeen vast dat trip chaining wordt genoemd (lusverplaatsingen naar de crèche, school, winkels, bank, voor en na het werk). Omdat ze vaak halt moeten houden, kiezen vrouwen eerder voor een autonome vorm van verplaatsing (auto, te voet).

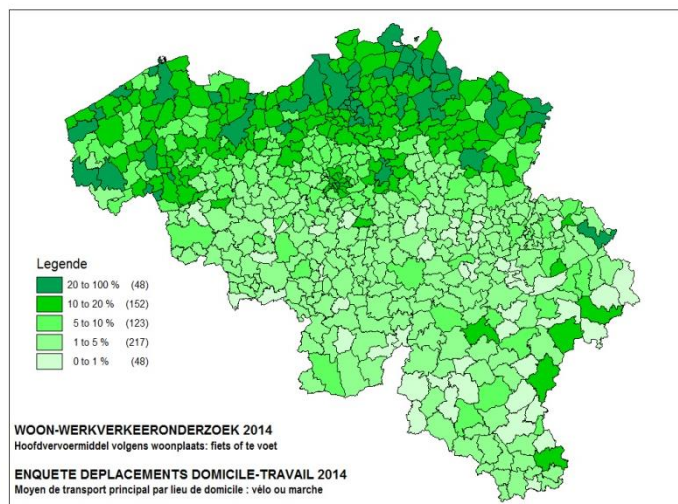
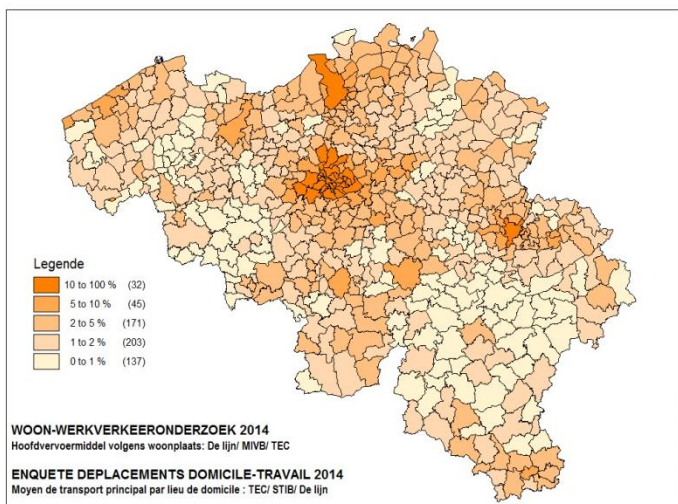
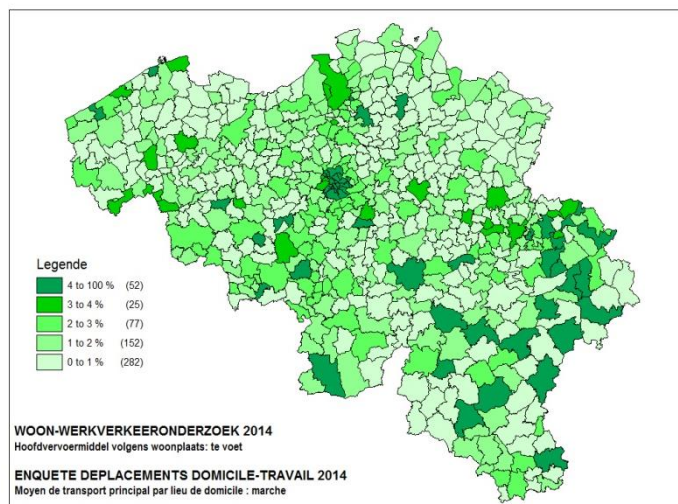
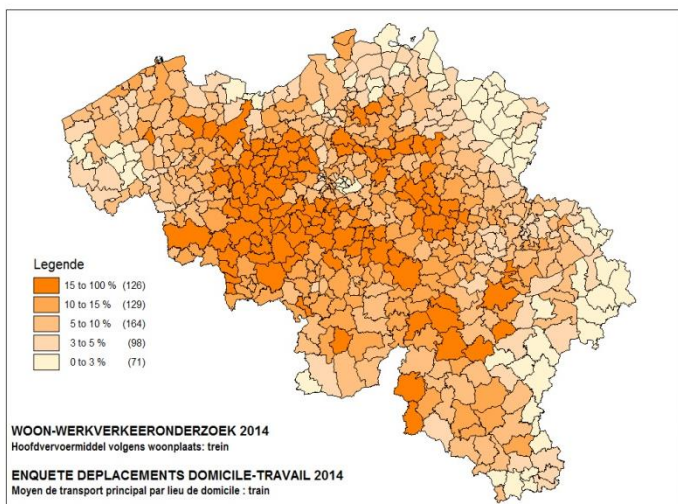
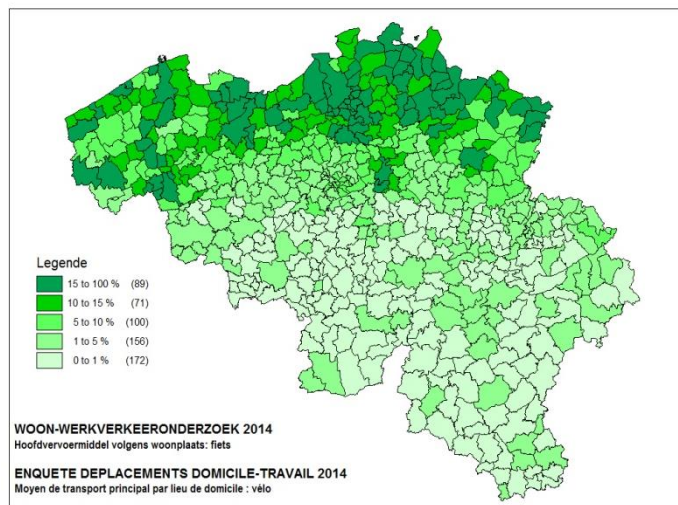
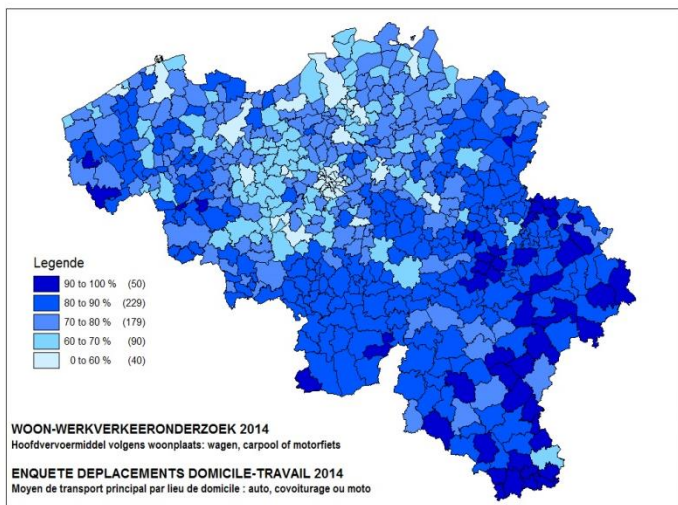
## 7. VOLGENS WOONPLAATS

---

De werkgevers moeten voor ten minste 40% van de werknemers de postcode van hun woonplaats en de gebruikte vervoerswijze opgeven. Hierdoor is het niet enkel mogelijk om resultaten volgens de werkplaats te bekomen, maar ook volgens de woonplaats. De onderstaande kaarten zijn volgens deze laatste methode opgemaakt.

- Vrouwen gebruiken het openbaar vervoer meer dan mannen, zoals ook blijkt uit de Beldam-enquête (2010), hoewel ze vaak over de uurregeling, moeilijke aansluitingen en het gevoel van onveiligheid klagen.
- De onveiligheid of het gevoel van onveiligheid in de stad en het openbaar vervoer. Uit de Beldam-enquête blijkt ook dat vrouwen zich eerder verplaatsen overdag en minder in het donker.
- Vrouwen maken minder gebruik van het door de werkgever georganiseerd collectief vervoer. Een verklaring hiervoor is dat dit vervoermiddel vooral wordt gebruikt in de bouwsector, waar het percentage vrouwen veel lager ligt dan in de andere sectoren.
- Vrouwen rijden minder met de fiets: als redenen noemen ze de moeilijkheid om met de fiets te leren rijden in de stad, het feit dat het moeilijk is om kinderen en goederen ermee te vervoeren, onveiligheid en het gevaarlijke verkeer, naast een culturele hinderpaal.

Deze kaarten kunnen sterk verschillen t.o.v. de kaarten opgemaakt via de werkplaats. Bijvoorbeeld de modale verdeling van de Brusselaars die zich naar het werk met de trein verplaatsen ligt veel lager dan het aandeel treingebruik bij de personen die naar Brussel komen werken. De verschillen zijn natuurlijk veel minder groot voor vervoerswijzen waarmee kleine afstanden worden afgelegd.



FIGUR 19

### III. MOBILITEITSBELEID VAN WERKGEVERS

---

#### 1. DOOR DE WERKGEVERS GENOMEN MAATREGELN

---

In het vorige hoofdstuk zagen we dat de lokalisatie van ondernemingen en de herkomst van hun werknemers een zeer grote impact op hun resultaten hadden wat de modale verdeling betreft, maar natuurlijk zijn dit niet de enige factoren die meespelen bij de keuze van werknemers.

Zoals vermeld in de inleiding, is de federale diagnostiek onder andere bedoeld om aan te zetten tot mobiliteitsbesprekingen binnen de ondernemingen. Ze ging dan ook gepaard met een toenemende bewustwording van dit probleem onder de werkgevers. Zo zien we dat de initiatieven die de werkgevers namen om de mobiliteit van hun werknemers te verbeteren, op 10 jaar tijd sterk zijn toegenomen. De functie van “mobiliteitsconsulent” komt steeds vaker voor, er zijn steeds meer opleidingen en conferenties rond dit thema en de studies die de link leggen tussen het welzijn van werknemers en de kwaliteit en duur van hun woon-werkverplaatsingen zijn niet meer te tellen.

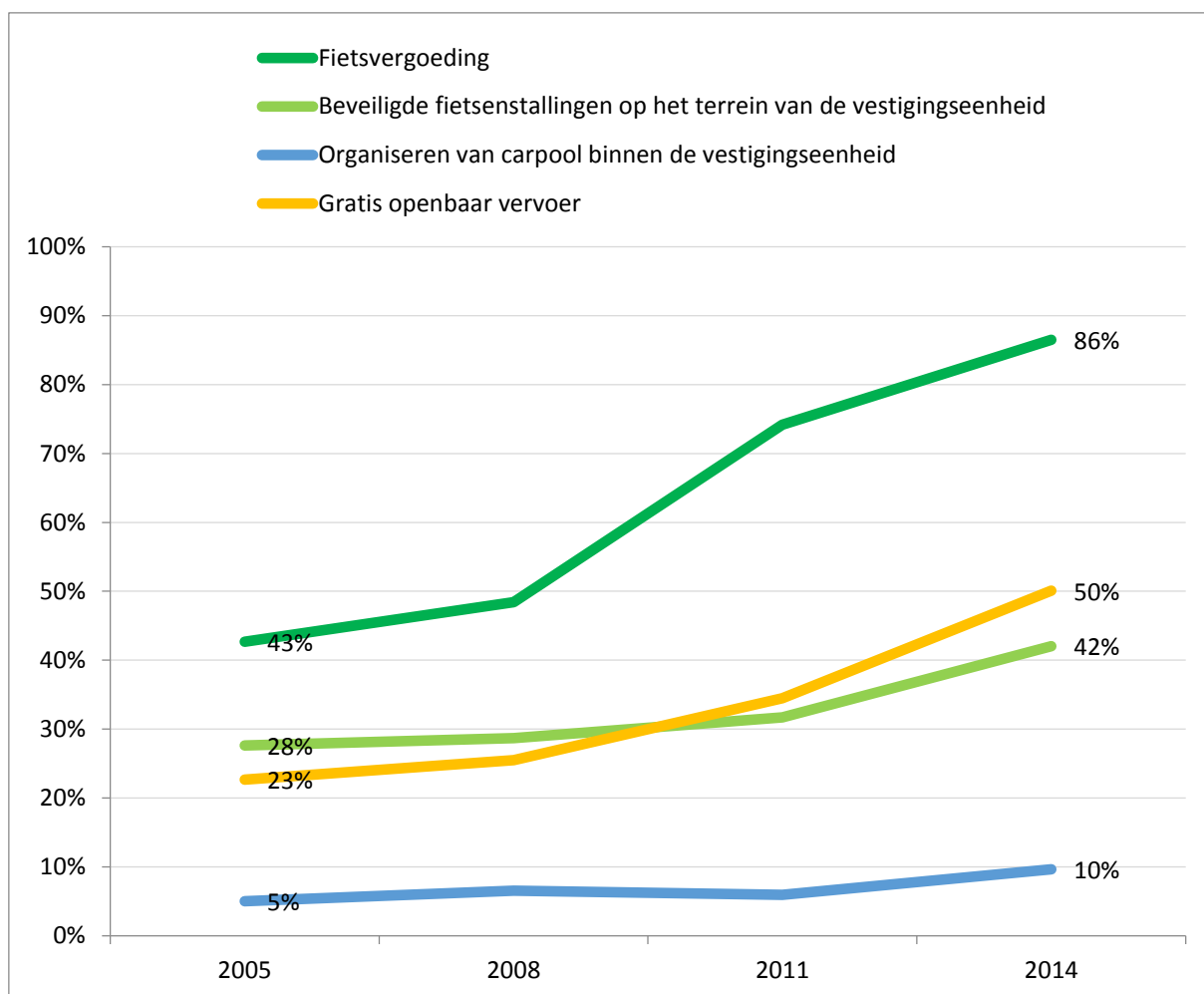
De tabellen in dit hoofdstuk tonen de lijst van maatregelen uit de vragenlijst voor de

diagnostiek van 2014, het aantal vestigingseenheden waarvoor de maatregel werd genomen, en het aantal betrokken werknemers. Deze maatregelen omvatten niet alleen financiële stimuli, maar ook sensibiliseringsacties. De praktijk van telewerken of thuiswerken en het parkingbeleid worden hieronder behandeld.

De vergelijking met het aantal maatregelen dat de vorige jaren werd genomen, is moeilijk te maken. Soms werden de omschrijvingen veranderd, om ze duidelijker te maken, maar er is vooral het feit dat werkgevers in 2011 de vragenlijst enkel voor een deel van de vermelde maatregelen moesten invullen

De voorbeelden in Figuur 20 illustreren niettemin de constante stijging van het aantal genomen maatregelen. De werkgevers op wie de federale diagnostiek betrekking heeft, bieden nu bijna allemaal een fietsvergoeding aan. Hoewel de door de werkgevers georganiseerde carpooling verdubbeld is, daalde deze modus toch.





FIGUUR 20: EVOLUTIE VAN HET AANTAL DOOR DE WERKGEVERS GENOMEN MAATREGELEN VAN 2005 TOT 2014

Het aantal genomen maatregelen varieert naargelang bepaalde criteria zoals de regio, de toegang tot openbaar vervoer of de bedrijfssector.

Tenzij anders vermeld zijn de onderstaande cijfers altijd gebaseerd op het aantal

werknemers van elke vestigingseenheid. De percentages vertegenwoordigen dan ook dat deel van de mensen die in een vestigingseenheid werken waar de maatregel in kwestie werd genomen.

## FIETSMAATREGELEN

Maatregel	%vest.	%wn.
Fietsvergoeding	86%	83%
Overdekte fietsstallingen	62%	79%
Kleedruimtes voor fietsers	58%	76%
Douches beschikbaar	56%	77%
Beveiligde fietsstallingen op het terrein van de vestigingseenheid	42%	62%
Sensibiliseringscampagne	23%	32%
Dienstfietsen ter beschikking	15%	19%
Fietsonderhoudsdienst in de vestiging	6%	15%

TABEL 8: FIETS MAATREGELEN

Maatregel	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
Fietsvergoeding	77%	88%	76%
Overdekte fietsstallingen	82%	87%	58%
Kleedruimtes voor fietsers	82%	76%	69%
Douches beschikbaar	85%	79%	65%
Beveiligde fietsstallingen op het terrein van de vestigingseenheid	75%	61%	54%
Sensibiliseringscampagne	38%	34%	22%
Dienstfietsen ter beschikking	32%	18%	9%
Fietsonderhoudsdienst in de vestiging	26%	15%	6%

TABEL 9: FIETSMATREGELEN (GEWOGEN VOLGENS HET AANTAL WERKNEMERS OP DE VESTIGINGSEENHEID)

De meeste werkgevers nemen maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren. De populairste maatregel blijft de mogelijkheid voor fietsers om een vergoeding te krijgen voor hun verplaatsingen, maar meer dan 75% van de werknemers kan ook genieten van een overdekte stalling voor hun fiets, naast kleedkamers en douches.

Een interessant punt is dat, hoewel Waalse werkgevers gemiddeld minder maatregelen nemen dan hun Vlaamse tegenhangers, de verschillen uiteindelijk niet zo groot zijn, als we het fietsgebruik in deze twee Gewesten vergelijken. De fietsvergoeding had bijvoorbeeld ook veel succes in Wallonië. De nuances zijn groter wat maatregelen zoals de

terbeschikkingstelling van fietsen voor woon-werkverkeer betreft, of de aanwezigheid van een onderhoudsdienst voor fietsen binnen de vestigingseenheid. Deze maatregelen zijn echter ook marginaal in Vlaanderen.

Het zijn uiteindelijk de Brusselse werkgevers die de meeste maatregelen nemen om het fietsgebruik te stimuleren. De verklaring hiervoor zijn de verplichtingen in verband met de verplaatsingsplannen die aan de Brusselse ondernemingen worden opgelegd. Die moeten immers een bepaald aantal overdekte fietsenstallingen hebben; dat aantal mag niet lager dan 20% van het aantal parkeerplaatsen voor gemotoriseerde voertuigen liggen.

## MAATREGELEN VOOR CARPOOLING

Maatregel	%vest.	%wn.
Verspreiding van informatie over carpooling	15%	31%
Aansluiting op een centrale databank	11%	24%
Organiseren van carpool binnen de vestigingseenheid	10%	19%
Gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers	4%	10%

TABEL 10: CARPOOL MAATREGELEN

Maatregel	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
Verspreiding van informatie over carpooling	56%	25%	26%
Aansluiting op een centrale databank	45%	18%	22%
Organiseren van carpool binnen de vestigingseenheid	17%	19%	18%
Gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers	13%	11%	8%

TABEL 11: CARPOOL MAATREGELEN (GEWOGEN VOLGENS HET AANTAL WERKNEMERS OP DE VESTIGINGSEENHEID)

We herinneren eraan dat carpooling in de federale diagnostiek wordt gedefinieerd als het gebruik van de auto met andere werknemers (die in dezelfde vestigingseenheid of elders

werken). De auto met een ander gezinslid delen wordt hier dus niet als carpooling beschouwd.

Ondanks de daling van het aantal carpoolers in de loop van de enquêtes, nemen steeds meer werkgevers maatregelen om dit te bevorderen.

De invoering van dergelijke maatregelen hangt sterk af van de grootte van de eenheden. Zo worden ze 5 tot 10 keer meer genomen bij eenheden met meer dan 1000 werknemers, dan bij eenheden die minder dan 100 werknemers tellen. Deze cijfers illustreren de

lage score voor carpooling: er is een voldoende kritieke massa van werknemers nodig opdat carpooling niet marginaal zou blijven. Dat verklaart waarom carpooling meer wordt gestimuleerd bij Brusselse ondernemingen.

## MAATREGELN VOOR GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

Maatregel	%vest.	%wn.
Gratis openbaar vervoer	50%	55%
Verspreiden van informatie over openbaar vervoer	26%	40%
Stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer voor dienstverplaatsingen	24%	31%
Regelmatig overleg met de openbaar vervoersmaatschappijen	12%	24%
Organiseren van collectief vervoer door de werkgever	5%	12%

TABEL 12: MAATREGELN GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

Maatregel	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
Gratis openbaar vervoer	75%	50%	51%
Verspreiden van informatie over openbaar vervoer	76%	31%	31%
Stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer voor dienstverplaatsingen	60%	27%	17%
Regelmatig overleg met de openbaar vervoersmaatschappijen	32%	22%	23%
Organiseren van collectief vervoer door de werkgever	19%	12%	10%

TABEL 13: MAATREGELN GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER (GEWOGEN VOLGENS HET AANTAL WERKNEMERS OP DE VESTIGINGSEENHEID)

Laat ons de organisatie van collectief vervoer door de werkgever zelf apart bekijken. Deze maatregel vinden we vooral terug in de bouwsector, zoals reeds bleek uit de modale verdeling volgens sector.

De populairste maatregel is een financiële stimulans, aangezien meer dan de helft van de werknemers van een gratis abonnement voor het openbaar vervoer kan genieten. Tal van werkgevers gaan echter nog verder: sommigen verstrekken informatie over het openbaar vervoer of stimuleren het gebruik daarvan voor werkverplaatsingen. Een niet te verwaarlozen

aantal werkgevers neemt ook het initiatief om regelmatig overleg te plegen met de openbare vervoersmaatschappijen (12% van de Belgische werkgevers, goed voor 24% van de werknemers).

Het is dan ook geen verrassing dat de maatregelen veel meer succes hebben bij eenheden die gemakkelijker te bereiken zijn met het openbaar vervoer. Werknemers een abonnement aanbieden of hun informatie geven heeft enkel zin als ze daadwerkelijk het openbaar vervoer kunnen gebruiken om naar hun werk te gaan.

## ANDERE MAATREGELEN

Maatregel	%vest.	%wn.
Samenwerking met de gemeentelijke administratie voor mobiliteitsaspecten	18%	26%
Mobiliteitscoördinator	17%	32%
Samenwerking met de gewestelijke administratie voor mobiliteitsaspecten	11%	22%
Realisatie van een bedrijfsvervoerplan	9%	22%
Samenwerking met andere bedrijven/instellingen of met de Kamer van Koophandel	6%	16%
Gewestelijke of lokale financiële maatregelen	5%	7%
Betalend parkeren voor de werknemers	4%	6%
Verhuispremies voor werknemers	4%	4%
Vermindering van het aantal parkeerplaatsen	2%	2%
Bedrijfsverhuizing of bijkomende vestiging	1%	3%

TABEL 14: ANDERE MAATREGELEN

Maatregel	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
Samenwerking met de gemeentelijke administratie voor mobiliteitsaspecten	22%	27%	27%
Mobiliteitscoördinator	71%	22%	23%
Samenwerking met de gewestelijke administratie voor mobiliteitsaspecten	34%	18%	21%
Realisatie van een bedrijfsvervoerplan	61%	12%	15%
Samenwerking met andere bedrijven/instellingen	27%	14%	12%
Gewestelijke of lokale financiële maatregelen	5%	6%	11%
Betalend parkeren voor de werknemers	16%	3%	4%
Verhuispremies voor werknemers	5%	3%	4%
Vermindering van het aantal parkeerplaatsen	4%	2%	1%
Bedrijfsverhuizing of bijkomende vestiging	11%	1%	1%

TABEL 15: ANDERE MAATREGELEN (GEWOGEN VOLGENS HET AANTAL WERKNEMERS OP DE VESTIGINGSEENHEID)

De werkgevers nemen nog andere maatregelen voor alle vervoermiddelen. Zo kunnen meer dan 30% van de werknemers zich richten tot een mobiliteitscoördinator, d.w.z. een vaste contactpersoon voor informatie over de verschillende vervoermiddelen. 9% van de vestigingseenheden, goed voor 22% van de werknemers op wie de diagnostiek betrekking heeft, heeft een bedrijfsvervoerplan. 18% van de werkgevers zegt ook mobiliteitsoverleg te plegen met de gemeentelijke overheden.

De verschillen tussen de Brusselse en de andere werkgevers zijn vrij frappant; dat is ook hier deels te wijten aan het feit dat de Brusselse

eenheden met meer dan 100 werknemers een bedrijfsvervoerplan moeten hebben, een maatregel die niet verplicht is in Vlaanderen en Wallonië. Een van de verplichte maatregelen in het kader van dit plan is de aanwezigheid van een centraal contactpunt voor de vragen rond mobiliteit.

De meeste van deze maatregelen zijn relevanter bij die eenheden die veel werknemers tellen. Daarom is het percentage betrokken werknemers soms groter dan het percentage van de betrokken vestigingseenheid.

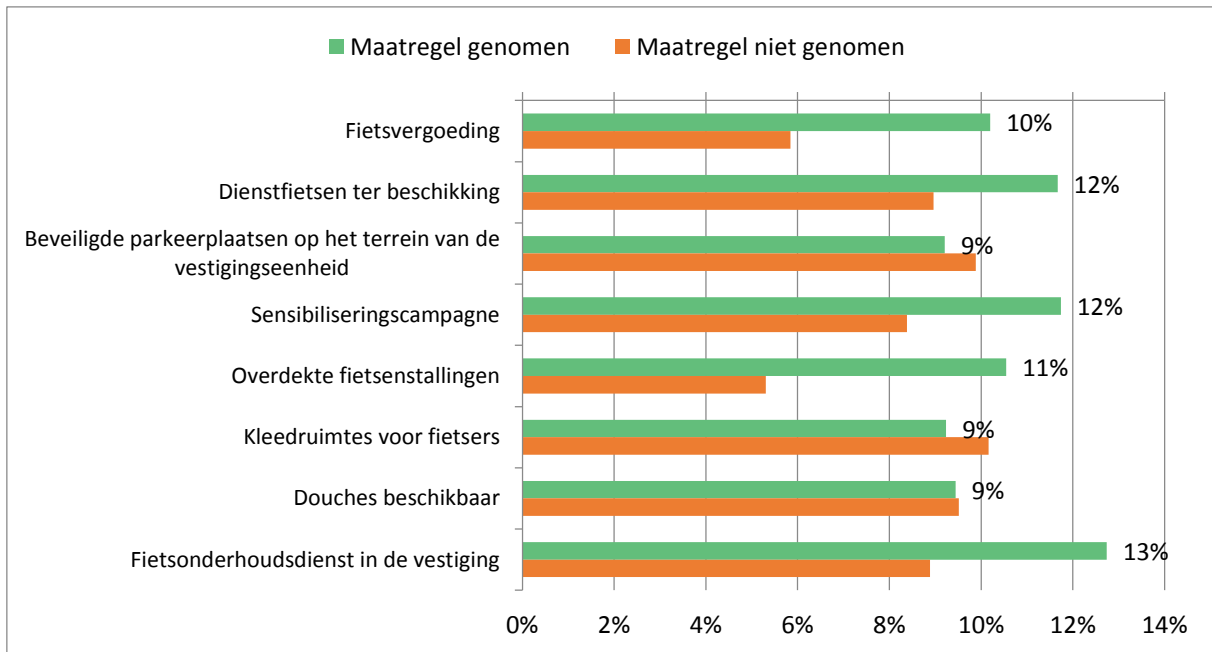
## 2. IMPACT VAN DE MAATREGELEN

De bundeling van de maatregelen genomen door de werkgevers en de door de werknemers gekozen vervoermiddelen, per onderneming, maakt het mogelijk om de impact van deze

maatregelen op de modale verdeling te bepalen. De onderstaande tabellen tonen, voor elke maatregel uit de vragenlijst van de diagnostiek, de modale verdeling van de



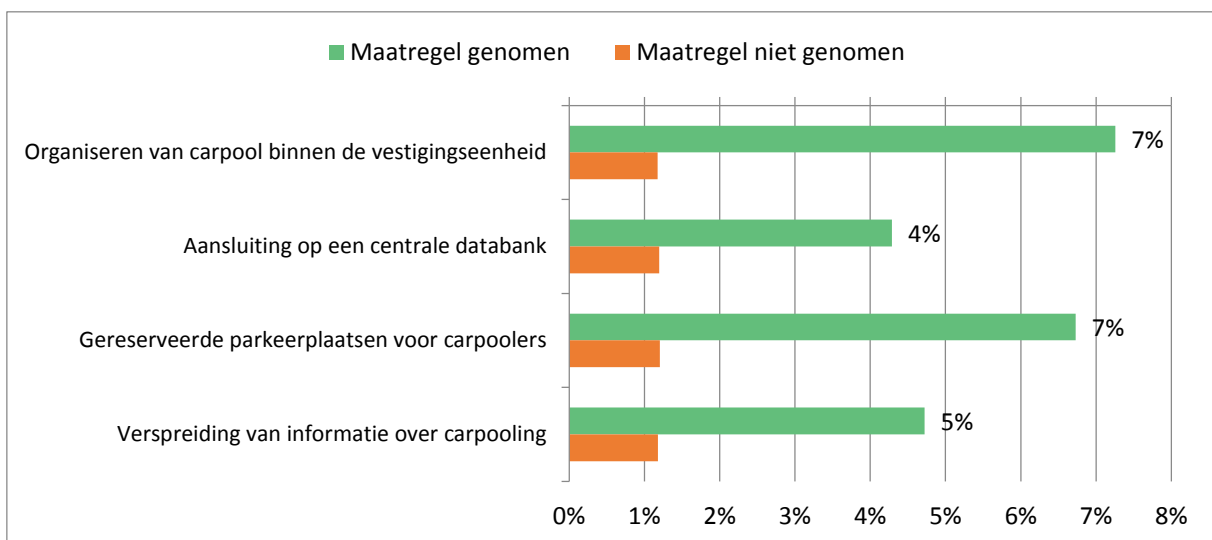
verplaatsingen, naargelang het feit of de werknemer bij een vestigingseenheid werkt waar de maatregel actief is of niet.



FIGUUR 21: IMPACT VAN DE MAATREGELEN OP DE MODALE VERDELING VAN HET FIETSEN

De maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen hebben uiteenlopende gevolgen. Voor sommige daarvan is de impact op het modale aandeel van de fiets zeer groot. Zo maken werknemers die niet van een fietsvergoeding kunnen genieten, veel minder

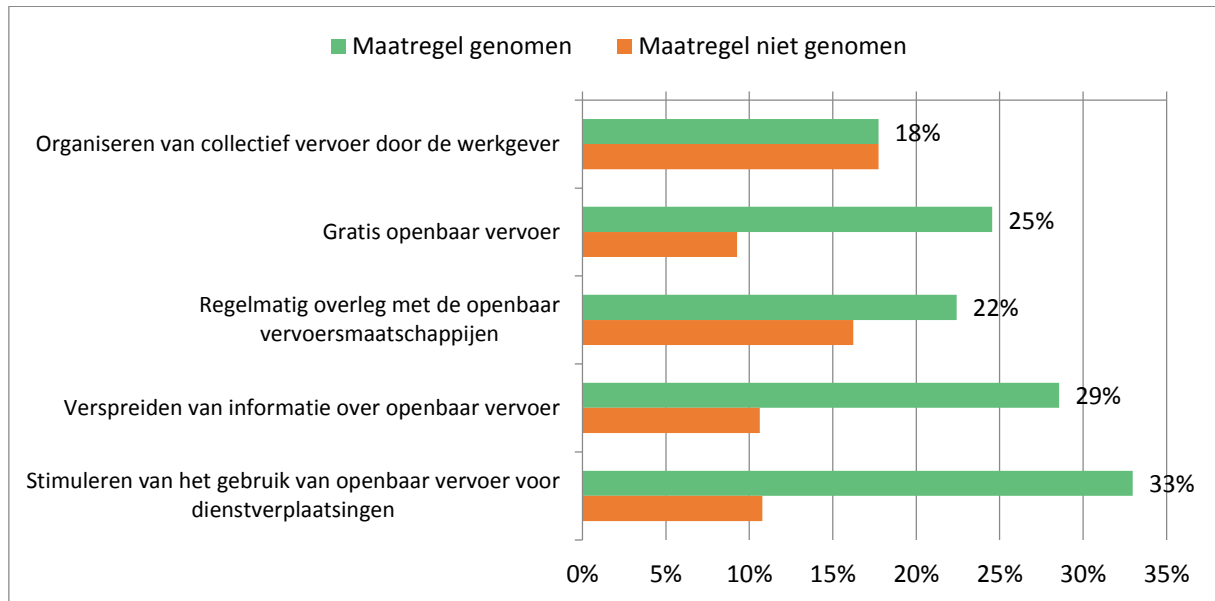
gebruik van de fiets. Overdekte fietsenstallingen aanbieden zorgt zelfs voor meer dan dubbel zoveel fietsers (van 5% naar 11%). Wat de andere maatregelen betreft, zoals de beschikbaarheid van douches, is de impact nihil.



FIGUUR 22: IMPACT VAN DE MAATREGELEN OP DE MODALE VERDELING VAN HET CARPOOLEN

De maatregelen voor carpooling zijn dan weer onontbeerlijk voor de ontwikkeling daarvan. Als er geen maatregelen worden genomen, blijft dit op minder dan 2% steken, terwijl elk van deze

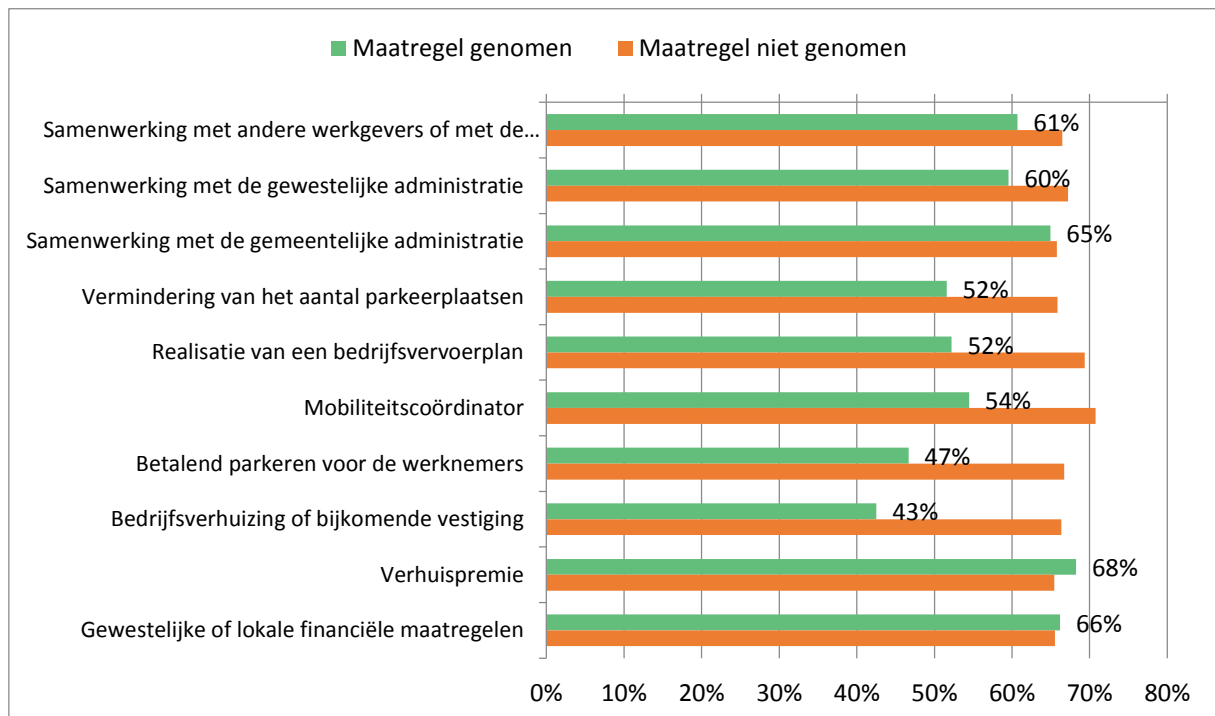
maatregelen het percentage sterk doet stijgen. Het percentage carpooling van de 101 eenheden die alle maatregelen nemen (goed voor 78419 werknemers), bedraagt zelfs 8,9%.



FIGUUR 23: IMPACT VAN DE MAATREGELEN OP DE MODALE VERDELING VAN HET COLLECTIEF VERVOER

De maatregelen in verband met het openbaar vervoer hebben allemaal een grote impact. Bij de eenheden waar werknemers van gratis

openbaar vervoer kunnen genieten, gebeurt een kwart van de verplaatsingen op deze manier.



FIGUUR 24 : IMPACT VAN DE MAATREGELEN OP DE MODALE VERDELING VAN HET WAGENGEBRUIK

Andere maatregelen hebben ook een belangrijke impact zoals de aanwezigheid van een mobiliteitscoördinator op de vestigingseenheid of het betalen maken van de parking voor de werknemers.

Al deze cijfers moeten echter gerelativeerd worden, aangezien verschillende factoren een invloed hebben op de manier waarop werknemers zich verplaatsen. Bijvoorbeeld, als het openbaar vervoer vaker gebruikt wordt bij bedrijven die hun werknemers een abonnement aanbieden, ligt dat ook aan het feit dat de ondernemingen die dat doen, een

betere toegankelijkheid hebben. Het verschil tussen de verschillende Gewesten, bijvoorbeeld door de verplichting om een bedrijfsvervoerplan op te stellen in Brussel, zorgt ook voor een vertekend beeld.

Voor een objectiever zicht op de impact van de verschillende maatregelen kunnen we de resultaten van de werkgevers vergelijken op basis van het feit of ze al dan niet een maatregel nemen, dit keer echter rekening houdend met hun toegankelijkheidsprofiel, de afstanden van het woon-werkverkeer en het Gewest. Dit wordt in de volgende tabellen gedaan.

Maatregel	Impact fiets
Fietsvergoeding	+ 34%
Dienstfietsen ter beschikking	+ 23%
Beveiligde fietsenstallingen op het terrein van de vestigingseenheid	+ 3%
Sensibiliseringscampagne	+ 25%
Overdekte fietsstallingen	+ 22%
Kleedruimtes voor fietsers	0%
Douches beschikbaar	+ 2%
Fietsonderhoudsdienst in de vestiging	+ 33%

TABEL 16: IMPACT VAN DE MAATREGELEN OP DE MODALE VERDELING VAN HET FIETSEN REKENING HOUDEND MET ANDERE BELANGRIJKE FACTOREN

Daar waar we in Figuur 21 zien dat het aantal fietsers verdubbelt door overdekte fietsenstallingen aan te bieden, stellen we vast dat de stijging redelijker is wanneer we rekening houden met andere factoren. De belangrijkste maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen blijven echter zeer efficiënt. Het aantal fietsers is 34% bij de eenheden waar een

fietsvergoeding wordt aangeboden, 33% wanneer de vestigingseenheid over een onderhoudsdienst voor fietsen beschikt, 25% wanneer een sensibiliseringscampagne werd gehouden, 23% indien een bedrijfsfiets ter beschikking wordt gesteld en 22% wanneer overdekte fietsenstallingen voorzien zijn.

Maatregel	Impact OV
Gratis openbaar vervoer	+ 21%
Regelmatig overleg met de openbaar vervoersmaatschappijen	+ 12%
Verspreiden van informatie over openbaar vervoer	+ 16%
Stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer voor dienstverplaatsingen	+ 18%

TABEL 17: IMPACT VAN DE MAATREGELEN OP DE MODALE VERDELING VAN HET OPENBAAR VERVOER REKENING HOUDEND MET ANDERE BELANGRIJKE FACTOREN

We hebben gezien dat het succes van het openbaar vervoer echter vooral afhankelijk is van de aanwezigheid van haltes in de buurt van de betrokken vestigingseenheid. De genomen

maatregelen blijven niettemin belangrijk, ook al hebben ze geen grote impact als we de toegankelijkheid niet laten meetellen. Alle maatregelen hebben een positief effect; dankzij

het gratis gebruik voor de werknemers stijgt het openbaar vervoer met 20%.

Maatregel	Impact auto/motor
Samenwerking met andere bedrijven of met de Kamer van Koophandel	- 3%
Samenwerking met de gewestelijke administratie	- 4%
Samenwerking met de gemeentelijke administratie	- 2%
Vermindering van het aantal parkeerplaatsen	- 6%
Realisatie van een bedrijfsvervoerplan	+ 2%
Mobiliteitscoördinator	- 5%
Betalend parkeren voor de werknemers	- 4%
Bedrijfsverhuizing of bijkomende vestiging	- 13%
Verhuispremies voor werknemers	+ 13%
Gewestelijke of lokale financiële maatregelen	- 3%

TABEL 18: IMPACT VAN DE MAATREGELLEN OP DE MODALE VERDELING VAN HET WAGENGEbruik REKENING HOUDEND MET ANDERE BELANGRIJKE FACTOREN

De andere maatregelen hebben bijna allemaal een positief effect, ook al blijft dat vaak beperkt. De opmaak van een bedrijfsvervoerplan is daarop een uitzondering, maar we kunnen ons wel inbeelden dat ondernemingen buiten Brussel, die besluiten om zo'n plan in te voeren,

precies die ondernemingen zijn waar de mobiliteitssituatie al moeilijk was van bij het begin. Een verhuispremie voor werknemers is dan weer een maatregel die door zeer weinig ondernemingen wordt genomen; het verkregen resultaat is niet noemenswaardig.

### 3. PARKINGBEHEER

Het beheer van parkings is bijzonder belangrijk voor de mobiliteit van werknemers. Sinds 2005 en de eerste editie van de federale diagnostiek is het aantal parkeerplaatsen niet sterk gewijzigd: het bedraagt nog altijd 50% van het totale aantal werknemers. Ook hier schuilt er een andere realiteit achter het nationale cijfer. In Vlaanderen en Wallonië zijn er 55 plaatsen op 100 werknemers, terwijl er in Brussel slechts 29 plaatsen op 100 werknemers zijn.

Tabel 199 vergelijkt het aantal parkeerplaatsen met het aantal plaatsen dat theoretisch nodig is, rekening houdend met de modale percentages (aangezien slechts één plaats nodig is voor twee carpoolers). Deze cijfers moeten gerelativeerd worden. Een werknemer gaat niet alle dagen naar zijn werkplek (verlof, opdrachten, ziekte, thuiswerk, ...) en bovendien

kunnen er veel parkeerplaatsen buiten de vestigingseenheid zijn.

De plaatsen binnen de vestigingseenheden mogen dan in theorie niet volstaan voor alle auto's, dat geldt niet voor de fietsparkings. Er zijn immers 1,5 fietsplaatsen per fietser in Vlaanderen, 2,9 in Wallonië en 2,4 in Brussel.

	Plaats/wagen	Plaats/fiets
<b>België</b>	0,74	1,64
<b>Brussel</b>	0,75	2,39
<b>Vlaanderen</b>	0,79	1,54
<b>Wallonië</b>	0,66	2,93

TABEL 19: AANTAL PARKEERPLAATSEN PER VOERTUIG

Tabel 20 toont andere informatie over de parkeermogelijkheden. Aangezien deze vragen facultatief zijn, antwoordde een deel (ongeveer 20%) van de vestigingseenheden niet.



	Brussel	Vlaanderen	Wallonië	België
Betalend parkeren voor de werknemers	9%	2%	3%	3%
De publieke parkeerplaatsen rond de vestigingseenheid zijn betalend	66%	23%	19%	26%
Een tekort aan parkeerplaatsen	36%	20%	22%	22%
Oplaadpunten voor elektrische wagens	12%	6%	4%	6%
Oplaadpunten voor elektrische fietsen/bromfietsen	8%	7%	3%	6%

TABEL 20

#### 4. BEHEER VAN HET UURROOSTER EN TELEWERK

De organisatie van het uurrooster kan belangrijk zijn voor de mobiliteit van werknemers. In geval van zeer onregelmatige uren, buiten de spitsuren, kan bijvoorbeeld het openbaar vervoer niet worden gebruikt, en kan nog minder aan carpooling worden gedaan.

De trend onder werkgevers om steeds meer flexibiliteit aan te bieden heeft positieve gevolgen wat de congestie betreft, aangezien alle werknemers zich niet langer op hetzelfde tijdstip moeten verplaatsen. Zo kunnen de spitsuren gespreid worden. Dat is ook positief voor het openbaar vervoer, dat in veel gevallen reeds verzadigd is op bepaalde uren.

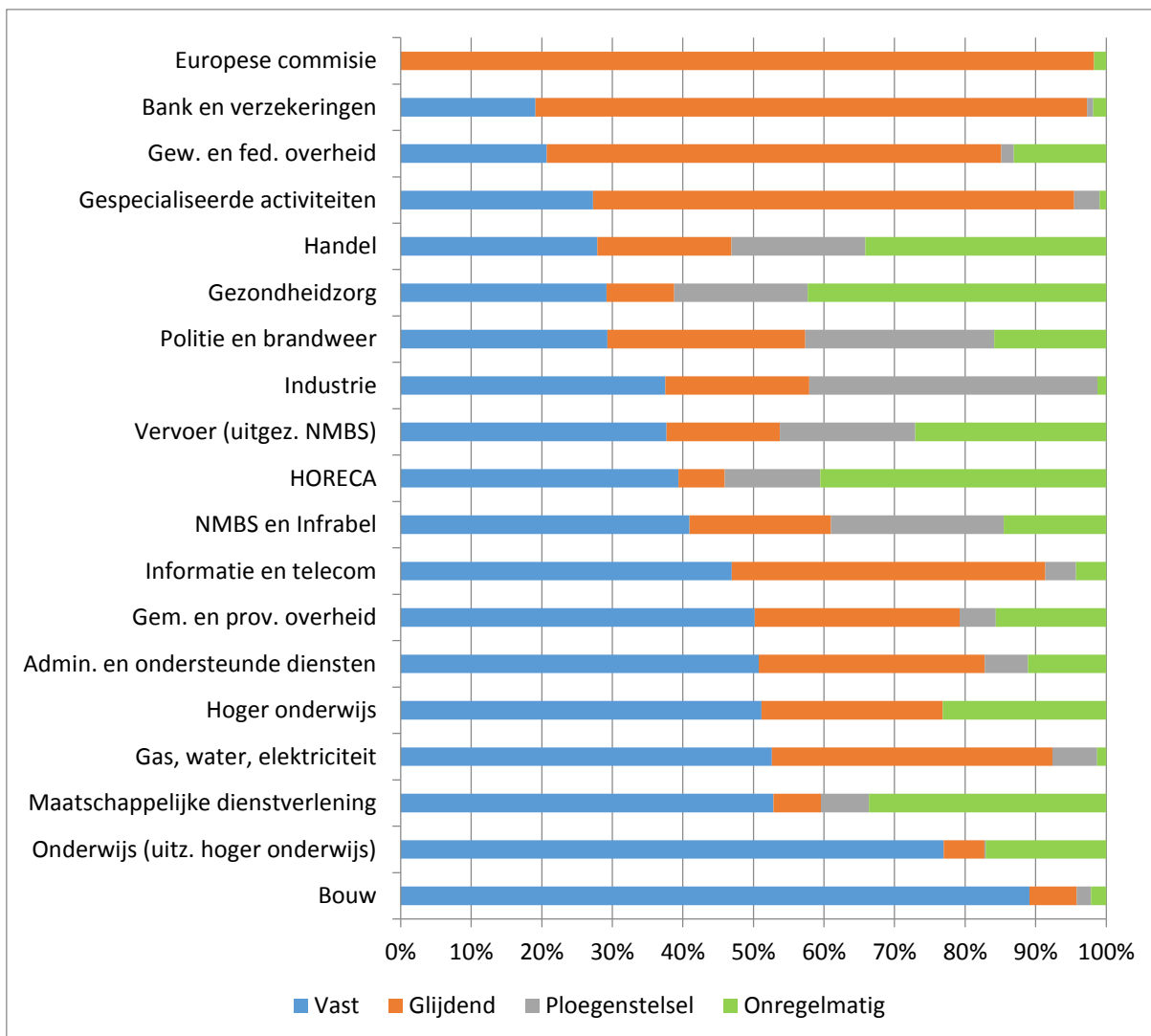
In de praktijk hangt de organisatie van het uurrooster vooral af van het soort werk dat moet worden uitgevoerd. De vragenlijst voor 2014 van de federale diagnostiek laat een onderscheid toe tussen vaste uren (de aankomst- en vertrekuren zijn vastgelegd en

onveranderlijk), glijdende uren (de aankomst- en vertrekuren zijn vrij, binnen een bepaalde marge), ploegendienst en tot slot onregelmatige uren.

Vast (spitsuren)	36%
Vast (buiten de spitsuren)	3%
Glijdend	28%
Ploegenstelsel	15%
Onregelmatig	17%

TABEL 21: UURREGELING

Zoals blijkt uit Figuur 25, hangt het soort uurrooster sterk af van de bedrijfssector. Glijdende uren vinden we bijvoorbeeld vooral terug bij gewestelijke en federale besturen, of bij banken en verzekeringsmaatschappijen. Ploegendienst zien we vooral in de industrie of bij de politie, terwijl onregelmatige uren eerder in ziekenhuizen, de commerciële sector of de horeca gelden.



FIGUUR 25 : UURROOSTER VOLGENS BEDRIJFSSECTOR

Men kan zich afvragen of de organisatie van het uurrooster een grote invloed op de mobiliteit heeft. Tabel 22 toont de invloed van verschillende soorten uren, door de eenheden in 3 categorieën op te delen, naargelang van het soort uurrooster dat de werknemers het meest

gebruiken: vast, glijdend of onregelmatig. Deze laatste categorie omvat ook ploegendienst. Het berekende effect houdt altijd rekening met het Gewest waar de vestigingseenheid gevestigd is, de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de afstanden van het woon-werkverkeer.

	Vast	Onregelmatig	Glijdend
Aantal vestigingseenheden	5 447	3 177	2 110
Aantal werknemers	557 671	550 898	421 702
Wagen (alleen)	- 2%	+ 3%	- 2%
Carpool	+ 3%	+ 10%	- 23%
Motorfiets	+ 17%	- 5%	- 19%
Collect. verv. werkgever	+ 76%	- 43%	- 66%
Train	- 4%	- 17%	+ 8%
Metro, tram, bus	+ 9%	- 11%	+ 1%
Fiets	+ 2%	- 5%	+ 7%
Te voet	- 5%	+ 12%	- 8%

TABEL 22: IMPACT VAN HET UURROSTER OP DE MODALE VERDELING

Zoals verwacht zijn glijdende uren niet bevorderlijk voor carpooling, in tegenstelling tot het gebruik van de trein of de fiets. Die eenheden waar vooral met onregelmatige uren wordt gewerkt, zijn logischerwijze ook die eenheden waar het openbaar vervoer minder succes heeft en waar de auto sterker aanwezig is.

Telewerk vinden we steeds vaker terug bij zowel openbare als privébedrijven. Zoals blijkt uit Tabel 23: TELEWERK wordt de mogelijkheid van telewerk of thuiswerk momenteel aangeboden door 18% van de eenheden, goed voor 33% van de werknemers op wie de federale diagnostiek betrekking heeft. Dit percentage bedraagt 43% van de eenheden (64% van de werknemers) in Brussel.

Om zich een beter idee te vormen van de impact van telewerk kunnen we het percentage berekenen van de verplaatsingen die dankzij telewerk worden vermeden, rekening houdend met het aantal telewerkers per vestigingseenheid, en het gemiddelde aantal dagen telewerk per week. Zo gaat men ervan uit dat met deze praktijk 20% van het woon-werkverkeer kan worden bespaard door eenheden waar alle werknemers één keer telewerken per week. Daar moeten we echter bij vermelden dat de impact op het spitsuur zeer positief zal zijn, maar dat het aantal kilometers dat dagelijks wordt afgelegd, niet noodzakelijk zal dalen. Andere verplaatsingsredenen spelen immers ook een rol.

	Brussel	Vlaanderen	Wallonië	België
% vestigingen met mogelijkheid tot telewerken	43%	17%	14%	<b>18%</b>
% werkn. van de vest. met mogelijkheid tot telewerken	64%	28%	21%	<b>33%</b>
% werknemers die telewerken	17%	7%	3%	<b>8%</b>
% vermeden verplaatsingen	3,8%	1,7%	0,7%	<b>1,9%</b>

TABEL 23: TELEWERK

Zo toont de Tabel 23: TELEWERK dat telewerken op nationaal niveau het aantal verplaatsingen met 1,9% doet dalen. In 2011 werd dezelfde berekening gemaakt. Dat leverde toen een resultaat van 0,7% op. Hoewel de vraag iets anders geformuleerd was, is het toch duidelijk dat er in België steeds meer aan telewerken wordt gedaan. Een daling van het aantal

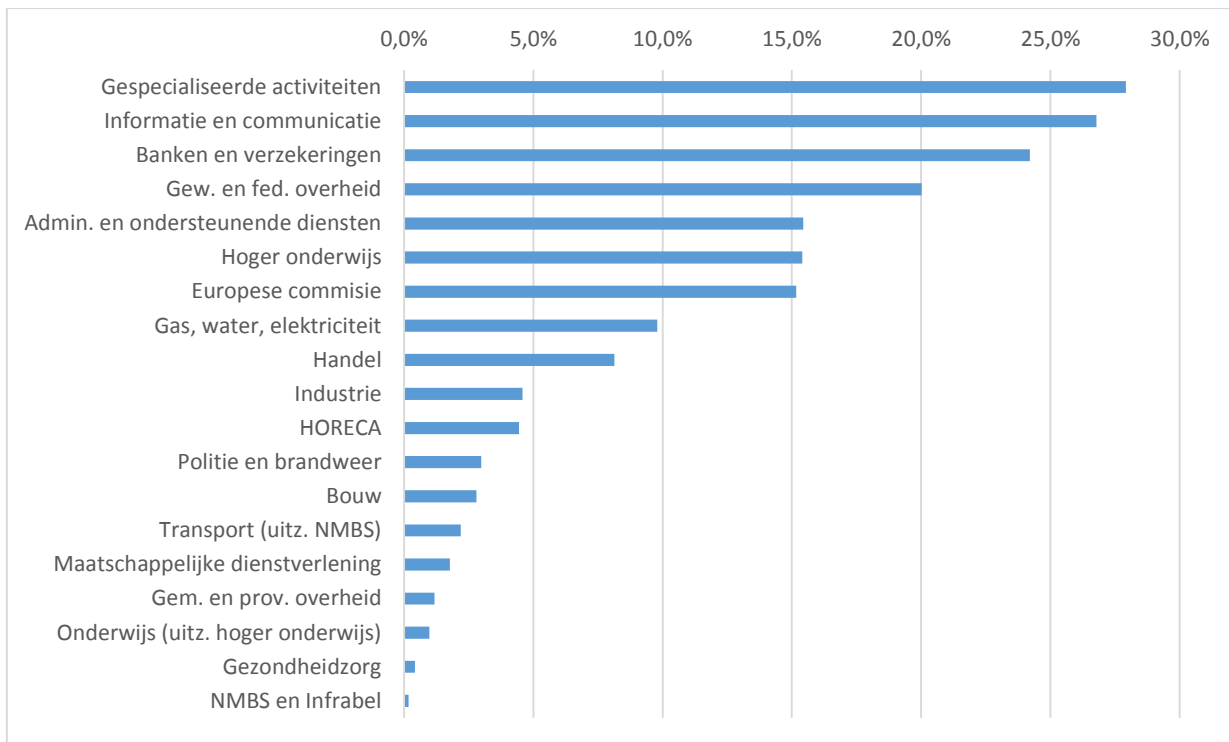
verplaatsingen met bijna 2% is niet verwaarloosbaar en nog minder wanneer we zien dat het percentage stijgt in de steden: in Brussel, waar de congestieproblemen het grootst zijn, bedraagt het 3,8%.

Telewerk is natuurlijk niet mogelijk voor alle soorten werk. Net als bij het beheer van het

uurrooster, zijn er dan ook grote verschillen tussen de verschillende sectoren.

De sectoren waar vooral op kantoor wordt gewerkt, laten uiteraard het meeste telewerk

toe. In de bank- en verzekeringssector, informatica- en telecommunicatiesector, of bij de verschillende adviesbureaus, kan met telewerk meer dan 5% van het woon-werkverkeer worden bespaard.



FIGUUR 26:PERCENTAGE TELEWERKERS VOLGENS BEDRIJFSSECTOR



## IV. PROBLEMEN ONDERVONDEN DOOR DE WERKGEVERS

Bij elke editie van de diagnostiek kunnen de werkgevers enkele problemen aanhalen die ze op het vlak van mobiliteit ondervonden. Die zijn in vier categorieën onder te verdelen: problemen in verband met de auto, problemen in verband met de fiets, problemen in verband met het openbaar vervoer en diverse andere problemen.

Pas sinds de enquête van 2014 is het invullen van dit deel van de vragenlijst verplicht. Wel kunnen werkgevers natuurlijk altijd nog het vakje “geen problemen ondervonden” aankruisen. We zien dat het aantal ondervonden problemen zeer stabiel blijft sinds 2005, maar dat er natuurlijk wel verschillen zijn

naargelang van de locatie van de ondernemingen.

Bij een kwart van de eenheden (38% van de werknemers) die problemen ondervonden, is congestie het grootste probleem van werkgevers in verband met de toegankelijkheid van de werkplek met de auto.

Over het algemeen is deze toegankelijkheid iets minder goed dan in de stedelijke zones. Congestie wordt dan ook als een probleem beschouwd door 78% van de werknemers die de enquête invulden in Brussel, terwijl dat slechts een probleem is voor minder dan 30% van de werknemers in Vlaanderen en Wallonië.

Ondervonden problemen	België	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
Congestie, files	25%	60%	22%	20%
Te weinig parkeerplaatsen	24%	36%	22%	24%
Gevaarlijk verkeer van en naar de vestigingseenheid	14%	24%	13%	13%
Andere	7%	7%	6%	9%
Te hoge parkingkosten voor de werkgever	4%	14%	4%	3%
Geen problemen	54%	24%	57%	59%

TABEL 24: PROBLEMEN MET BETREKKING TOT HET WAGEN GEBRUIK

Wat de fiets betreft, wordt enkel het gevaarlijke verkeer in de omgeving van de werkplek genoemd door een groot aantal werkgevers (35% van de eenheden waar 50% van de werknemers werkt). Logischerwijze doet dit probleem zich vooral voor in de steden, en in het bijzonder in Brussel.

Dat geldt ook voor de problemen in verband met diefstal en vandalisme; op nationaal niveau worden die niet vaak genoemd (6% van de eenheden), maar wel in de stedelijke zones (12%) en vooral in Brussel (19%).

Het is interessant om de perceptie van de problemen rond de fiets te vergelijken tussen

werkgevers in Vlaanderen en die in Wallonië. Het grootste probleem – het gevaarlijke verkeer – wordt door nagenoeg evenveel Vlaamse als Waalse werkgevers ondervonden, ondanks de opvallende verschillen qua fietsgebruik in de twee Gewesten. Grote verschillen zijn er ook wanneer we naar het gebrek aan parkeerplaatsen voor fietsen kijken, of de afwezigheid van douches, maar dit zijn problemen die slechts door een minderheid van de bedrijven worden ondervonden, ook in Wallonië.

Ondervonden problemen	België	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
Gevaarlijk verkeer	35%	63%	31%	35%
Geen douches	16%	17%	14%	20%
Andere	9%	10%	8%	11%
Geen mogelijkheid om beveiligde fietsenstallingen te installeren	8%	10%	5%	15%
Maatschappelijke onveiligheid in omgeving van vestigingseenheid	6%	19%	4%	7%
De fiets sluit niet aan bij het imago van het bedrijf	1%	1%	1%	1%
Geen problemen	52%	26%	57%	49%

TABEL 25 : PROBLEMEN MET BETREKKING TOT HET FIETSGEBRUIK

Op Belgisch niveau is het grootste probleem van de werkgevers in verband met het openbaar vervoer niet het gebrek aan of onvoldoende voorzieningen (25% van de eenheden), de te lange reisduur (22%) of zelfs de vertragingen (16%), maar wel het feit dat de organisatie van het openbaar vervoer onvoldoende afgestemd is op de werkuren (26%).

Deze vaststelling geldt voor elk van de drie Gewesten. Ook hier stellen we verschillen vast naargelang van het feit of de vestigingseenheid al dan niet in een stedelijke zone gevestigd is. Het gebrek aan voorzieningen wordt dan wel minder genoemd in de steden, het omgekeerde is echter waar wat de kwaliteit, veiligheid en het comfort van het openbaar vervoer betreft.

Ondervonden problemen	België	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
Openbaar vervoer is niet aangepast aan de uurregelingen	26%	20%	25%	32%
Geen of onvoldoende bediening	25%	13%	24%	33%
Verplaatsingstijd met het openbaar vervoer te groot	22%	28%	19%	26%
Stiptheidsproblemen bij het openbaar vervoer	16%	21%	13%	21%
Afstand tussen de vestiging en de halte/station te groot	13%	8%	14%	15%
Andere	7%	9%	6%	9%
Vestiging moeilijk bereikbaar voor werkn. met beperkte mobiliteit	6%	9%	5%	6%
Kwaliteit, veiligheid en comfort van openbaar vervoer te laag	6%	14%	4%	7%
Capaciteitsproblemen bij het openbaar vervoer	5%	9%	3%	7%
Onveiligheidsgevoel tussen de vestiging en halte/station	5%	18%	3%	5%
Geen problemen	46%	40%	50%	38%

TABEL 26 : PROBLEMEN MET BETREKKING TOT HET COLLECTIEF VERVOER

Tot slot willen we erop wijzen dat minder dan 5% van de werkgevers problemen zegt te ondervinden met het aanwerven van personeel

wegens de slechte bereikbaarheid van de vestigingseenheid.

Ondervonden problemen	België	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
Vestiging moeilijk bereikbaar voor werkn. met beperkte mobiliteit	8%	9%	7%	8%
Verkeersonveiligheid in de woon-werkverplaatsing	7%	10%	7%	5%
Onveiligheidsgevoel van werknemers omwille van hun uurregeling	6%	15%	5%	7%
Moeilijk personeel aan te werven door slechte bereikbaarheid	4%	6%	4%	3%
Andere	4%	7%	3%	5%
Kost van personeelsvervoer te hoog	2%	4%	2%	2%
Geen problemen	75%	62%	77%	74%

TABEL 27 : ANDERE PROBLEMEN

## V. CONCLUSIES

---

De federale diagnostiek van het woon-werkverkeer vond in 2014 voor de 4<sup>de</sup> keer plaats. Alle werkgevers, private of openbare, die minstens 100 werknemers in dienst hebben, moeten een vragenlijst invullen voor elk van hun vestigingseenheden waar minstens 30 mensen tewerkgesteld zijn. In 2014 namen in totaal 3947 verschillende werkgevers deel aan deze enquête, goed voor in totaal 10.734 vestigingseenheden, waar meer dan 1,5 miljoen mensen werken. Meerdere conclusies kunnen worden getrokken.

- 1) **De auto (alleen gebruikt of met een gezinslid) blijft veruit het meest gebruikte vervoermiddel voor woon-werkverkeer, goed voor 65,6% van de verplaatsingen.** Het openbaar vervoer wordt door 17,7% van de werknemers gebruikt (10,9% gebruikt de trein, 6,9% de metro, tram of bus). Wat de « actieve » modi betreft, gebruikt 9,5% van de werknemers de fiets; 2,4% gaat te voet. Tot slot doet 2,9% aan carpooling met andere collega's, 1,2% gebruikt de motorfiets en 0,8% gebruikt een collectief vervoermiddel van de werkgever.

De modale verdeling verschilt sterk naargelang van het Gewest waar de onderneming gevestigd is.

- 2) **Tussen 2005 en 2014 daalde het gebruik van de auto (met inbegrip van carpooling) en de motorfiets met 4,9%** (van 73,2% naar 69,7%). Deze daling komt zowel het openbaar vervoer ten goede, dat van 15,4% naar 17,7% stijgt, goed voor een stijging van 15,3%, als de fiets, die van 7,8% naar 9,5% stijgt, goed voor een stijging van 21,3%.

Ook hier zijn er grote verschillen tussen de Gewesten. De modale verdeling evolueerde vooral in Brussel, waar het aandeel van de auto met 16% daalde op 9 jaar tijd. In diezelfde periode steeg het gebruik van het openbaar vervoer met 12,5%. Vooral het gebruik van de

fiets verdubbelde, van 1,2% naar 3%. De ontwikkelingen zijn minder uitgesproken in Vlaanderen en Wallonië, maar blijven over het algemeen positief, met een daling van het auto- of motorgebruik met 3,9% in Vlaanderen en 1,1% in Wallonië. Deze daling is deels te wijten aan de terugloop van carpooling, dat onder de 4% zakt in elk van de twee Gewesten.

- 3) **De modale verdeling verschilt enorm naargelang van het feit of de werkplek zich al dan niet in een dichtbevolkt stedelijk gebied bevindt.** Zo bedraagt het aandeel van de auto in de grootste steden van België slechts 53,4%, tegenover 76,1% in de minst bevolkte gebieden.

We stellen ook vast dat, sinds 2005, de auto vooral in steden werd opgegeven ten voordele van andere vervoermiddelen (-10,4% auto- of motorgebruik tussen 2005 en 2014), en veel minder elders (-1,6% in de andere zones).

- 4) **De factor met de grootste invloed op de manier waarop mensen zich naar hun werkplek verplaatsen, is de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.** Voor de 3.000 vestigingseenheden die het minst goed te bereiken zijn met het openbaar vervoer, komt het aandeel openbaar vervoer nauwelijks boven de 2% uit, terwijl het aandeel auto en motorfiets (carpooling inbegrepen) 84,4% bedraagt. Bij de 471 best gelegen eenheden, in het centrum van Brussel, wordt het openbaar vervoer daarentegen door meer dan 70% van de werknemers gebruikt, en de auto door minder dan 25%.

- 5) **De bedrijfssector, en dus het soort werk, hebben ook een invloed op de door werknemers gebruikte vervoermiddelen.** Eerst en vooral wegens de locatie van de werkplek: sommige sectoren, zoals banken en verzekeringen, federale en regionale besturen of het onderwijs zijn het vaakst gevestigd in zones die zeer goed te bereiken zijn met het openbaar vervoer. Zo

kunnen ze het aantal werknemers beperken dat de auto gebruikt. Maar zelfs wanneer we rekening houden met deze factor, blijven de verschillen tussen de sectoren bestaan. Mensen die bij een openbaar bestuur werken (op elk niveau) of in het onderwijs staan, zijn minder geneigd om de auto te gebruiken, in vergelijking met werknemers in andere sectoren.

- 6) **We stellen vast dat het aantal maatregelen van bedrijven en openbare instellingen om de mobiliteit te verbeteren, voortdurend stijgt sinds 2005, en dit in de drie Gewesten.** Het aantal eenheden waar werknemers van een fietsvergoeding kunnen genieten, bedraagt nu 86%, tegenover 74% in 2011 en 43% in 2005. Ook biedt meer dan de helft van eenheden waarop de federale diagnostiek betrekking heeft, nu gratis openbaar vervoer aan.
- 7) **Hoewel er in Vlaanderen veel meer fietsers zijn dan in Wallonië, is het verschil tussen het aantal maatregelen ten voordele van de fiets in de twee Gewesten niet zo groot.** Zo biedt 76% van de Waalse eenheden een fietsvergoeding aan (tegenover 91% in Vlaanderen) en zijn er bijna evenveel eenheden in Vlaanderen die een beveiligde fietsenstalling aanbieden (36% tegenover 42%). Omgekeerd verschilt het aantal parkeerplaatsen voor fietsen zeer sterk tussen de Gewesten; die zijn immers afgestemd op het aantal fietsers: in Vlaanderen is dat 23%, tegenover 4% in Wallonië en 7% in Brussel. Tot slot is de perceptie van de problemen in verband met fietspaden in de omgeving van de werkplek nagenoeg hetzelfde in de twee Gewesten (35% in Wallonië tegenover 31% in Vlaanderen).
- 8) **Telewerk kent ook steeds meer succes.** De mogelijkheid om van thuis uit te werken wordt nu door 18% van de eenheden aangeboden, goed voor 33% van de werknemers op wie de federale diagnostiek betrekking heeft. Dit percentage bedraagt 43% van de eenheden (64% van de werknemers) in Brussel. **Rekening houdend met het werkelijke aantal telewerkers kan op deze manier 1,9% van het woon-werkverkeer en tot 3,8% in Brussel worden vermeden.**
- 9) **We zien dat de meeste maatregelen een positieve tot zeer positieve impact op de door de werknemers gekozen vervoermiddelen hebben,** zelfs wanneer we met externe factoren rekening houden, zoals de toegankelijkheid van het openbaar vervoer of de afstand van het woon-werkverkeer. De fietsvergoeding of gratis openbaar vervoer hebben dan ook een impact van meer dan 20% op het gebruik van de vervoermiddelen, maar we zien ook dat een mobiliteitscoördinator (vaste contactpersoon binnen de onderneming voor mobiliteit) het aandeel auto met 5% doet dalen.
- 10) **Het aantal problemen dat ondernemingen ondervinden, blijft stabiel sinds 2005.** Wat de auto betreft, is het grootste probleem nog altijd de congestie (25% van de betrokken eenheden, maar 60% van de Brusselse eenheden). Wat de fiets betreft, wordt het gevaarlijke verkeer het vaakst genoemd (35% van de eenheden). Wat het openbaar vervoer betreft, worden de volgende problemen het vaakst genoemd: het feit dat de organisatie van het openbaar vervoer niet op de werkuren is afgestemd (26%), het gebrek aan of onvoldoende voorzieningen (25%) en de te lange reistijden (22%).

<b>BELGIE</b>	<b>2005</b>	<b>2014</b>	<b>Evolutie</b>
Wagen (alleen)	66,8%	65,6%	- 1,8%
Carpool	4,7%	2,9%	- 37,6%
Motorfiets	1,7%	1,2%	- 32,6%
Trein	9,5%	10,9%	+ 14,9%
Metro-Tram-Bus	5,9%	6,9%	+ 15,9%
Collectief vervoer georganiseerd door de werkgever	1,2%	0,8%	- 33,8%
Fiets	7,8%	9,5%	+ 21,3%
Te voet	2,4%	2,4%	- 2,0%

<b>BRUSSEL</b>	<b>2005</b>	<b>2014</b>	<b>Evolutie</b>
Wagen (alleen)	45,1%	37,9%	- 16,0%
Carpool	2,5%	1,2%	- 49,1%
Motorfiets	0,8%	1,1%	+ 37,6%
Trein	32,2%	34,1%	+ 5,9%
Metro-Tram-Bus	15,0%	19,0%	+ 26,8%
Collectief vervoer georganiseerd door de werkgever	0,7%	0,3%	- 58,9%
Fiets	1,2%	3,0%	+ 147,9%
Te voet	2,6%	3,4%	+ 32,9%

<b>VLAANDEREN</b>	<b>2005</b>	<b>2014</b>	<b>Evolutie</b>
Wagen (alleen)	68,7%	68,5%	- 0,3%
Carpool	5,2%	3,3%	- 36,4%
Motorfiets	2,2%	1,3%	- 40,6%
Trein	4,1%	5,3%	+ 31,1%
Metro-Tram-Bus	3,9%	3,9%	+ 0,4%
Collectief vervoer georganiseerd door de werkgever	1,6%	1,1%	- 31,4%
Fiets	12,3%	14,9%	+ 21,2%
Te voet	2,1%	1,7%	- 18,6%

<b>WALLONIE</b>	<b>2005</b>	<b>2014</b>	<b>Evolutie</b>
Wagen (alleen)	80,4%	81,7%	+ 1,6%
Carpool	5,2%	3,4%	- 34,9%
Motorfiets	1,5%	1,0%	- 31,0%
Trein	4,4%	5,0%	+ 12,8%
Metro-Tram-Bus	3,6%	4,0%	+ 9,3%
Collectief vervoer georganiseerd door de werkgever	0,5%	0,4%	- 8,1%
Fiets	1,3%	1,5%	+ 12,6%
Te voet	3,2%	3,1%	- 1,6%





Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer  
Service public fédéral Mobilité et Transports

[www.mobilit.belgium.be](http://www.mobilit.belgium.be)