



## Woon-werkverkeer in België: de fiets weet steeds meer mensen te verleiden

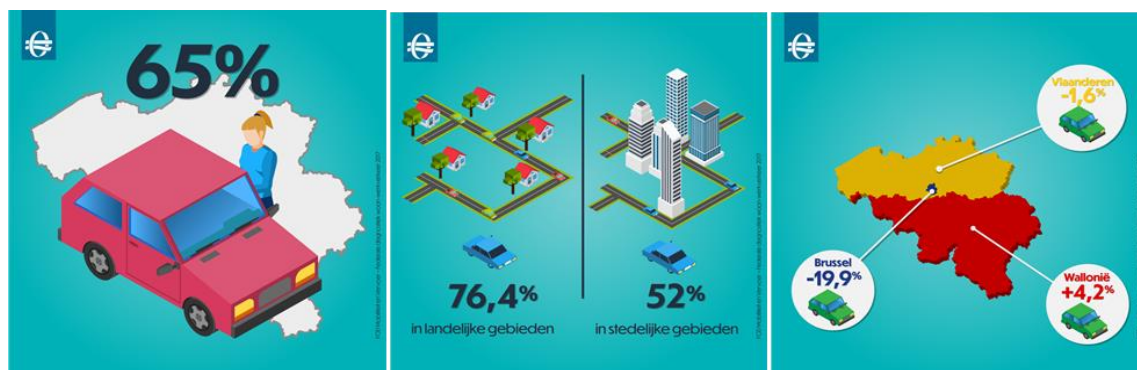
Het woon-werkverkeer vertegenwoordigt tot 65 % van de verplaatsingen tijdens de spitsuren. Steeds meer werkgevers nemen maatregelen ten voordele van duurzame mobiliteit. Ze kunnen daarvoor rekenen op de steun van de FOD Mobiliteit en Vervoer, en die aanpak begint vruchten af te werpen. Dat blijkt ook uit de 5<sup>de</sup> federale diagnostiek woon-werkverkeer die de FOD Mobiliteit en Vervoer vandaag publiceert. De gegevens voor deze enquête werden verzameld tussen 1 juli 2017 en 31 januari 2018 bij ondernemingen en overheidsdiensten met meer dan 100 werknemers.

### Belangrijkste trends

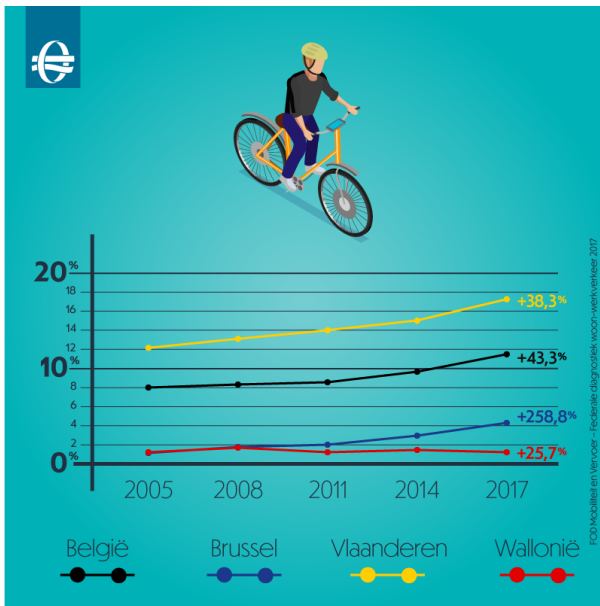
1. Verplaatsingen met de wagen blijven op hetzelfde niveau, ook al blijven die het leeuwenaandeel uitmaken. (65 %).
2. Steeds meer pendelaars kiezen voor de fiets.
3. Het aandeel van de verschillende vervoermiddelen verschilt naargelang het gewest.
  - In Vlaanderen is de fiets bijzonder populair (17 %).
  - In Brussel gaat de voorkeur uit naar het openbaar vervoer (53 %), dat daar duidelijk méér wordt gebruikt dan de auto (36 %).
  - In Wallonië is de auto nog steeds ontegensprekelijk koning (83 %), hoewel de fiets in de grote steden aan terrein wint.
4. Hoewel de mobiliteitsgewoonten van mannen en vrouwen nog steeds van elkaar verschillen, merken we dat die kloof tussen 2014 en 2017 wel kleiner werd.
5. Telewerk zit eveneens in de lift (+39 % sinds 2014).
6. Steeds meer werkgevers nemen maatregelen om duurzame mobiliteit te stimuleren.
7. Welke mobiliteitsproblemen werkgevers aanhalen, hangt sterk af van de locatie.

### De belangrijkste trends

1. In grote lijnen blijft de auto het belangrijkste vervoermiddel (65 %).



Tussen 2005 en 2017 daalde het (uitsluitend) gebruik van de auto met 2,7 % in België. Het gebruik van de auto evolueert in de verschillende gewesten aan een ander tempo: de sterkste daling zien we in Brussel, wat bevestigt dat de auto steeds minder wordt gebruikt in stedelijke gebieden. Dat is het gevolg van een aantal gunstige factoren (bv.: uitgebreid openbaarvervoeraanbod, minder parkeermogelijkheden).



2. Sinds 2005 nemen steeds meer mensen de fiets. En sinds drie jaar zet die trend zich steeds sneller door.

3. De keuze van het vervoermiddel verschilt aanzienlijk van gewest tot gewest.

De modale spreiding varieert aanzienlijk naargelang het gewest van de werkplek.

- In Brussel wordt veel vaker gebruik gemaakt van het openbaar vervoer.
  - o 34 % neemt de trein (gemiddeld 10,6 % in België) - bijna net zoveel als het aantal autobestuurders.
  - o 19,1 % maakt gebruik van metro-tram-bus.
  - o Het aantal fietsers (4,4 %) is meer dan verdrievoudigd (+ 259 % sinds 2005), maar ligt nog ver beneden het Vlaamse percentage (17 %).

- In Vlaanderen neemt 17 % van de werknemers de fiets.
  - o Na de auto is de **fiets daarmee het meest gebruikte vervoermiddel** op weg van en naar het werk.
  - o In Vlaanderen gaan **vijf keer meer mensen met de fiets werken dan met de bus of de tram**.
  - o **Zelfs in de grote Vlaamse steden** zijn er drie keer meer fietsers dan tram- of busgebruikers.
- In Wallonië
  - o **wordt er nog weinig gefietst** (1,6 %), hoewel het aantal fietsende pendelaars in de grote steden stilaan stijgt.
  - o ligt het aantal **carpoolers** (3,1 %) **iets hoger** dan in Vlaanderen (2,6%).
  - o blijft de auto hoe dan ook de norm (83,3 %).
  - o is het openbaarvervoeraandeel min of meer vergelijkbaar met dat in Vlaanderen (8,1 %).

4. De mobiliteitsgewoonten van mannen en vrouwen verschillen nog steeds van elkaar, al merken we dat de kloof tussen 2014 en 2017 wel kleiner werd.

Zowel vrouwen als mannen gebruiken overwegend de auto op weg van en naar het werk. In het gebruik van alternatieve vervoermiddelen zien we een duidelijk verschil.

- Op nationaal niveau doen mannen bijvoorbeeld vaker aan carpoolen. Ze rijden ook vaker met de motor, terwijl vrouwen meer hun toevlucht nemen tot het openbaar vervoer of te voet gaan.
- We zien ook dat in Vlaanderen zowel vrouwen als mannen vaak de fiets nemen (17,6 % vrouwen en 17,3 % mannen). Dat is niet het geval in Brussel (respectievelijk 2,1 % en 3,2 %), noch in Wallonië (respectievelijk 0,8 % en 1,8 %), waar mannen in verhouding duidelijk méér fietsen.

5. Het aantal telewerkers stijgt

Het **aantal telewerkers steeg sinds 2014 met 39 %**. Die toename is hoofdzakelijk het gevolg van het stijgend aantal werknemers dat effectief telewerk verricht, minder van een evolutie in het aantal werkgevers die de mogelijkheid van thuiswerk aanbieden.

- 20 % van de werkgevers maakt thuiswerk mogelijk, goed voor **37 % van de werknemers die in de federale diagnostiek woon-werkverkeer werden opgenomen**.
- In Brussel stijgt dat aandeel naar 41 % van de werkgevers (**70 % van de werknemers**).

6. Steeds meer werkgevers ijveren voor duurzame mobiliteit.



- Via maatregelen die duurzame mobiliteit stimuleren.
- Mobiliteitscoördinatoren krijgen binnen bedrijven de opdracht uiteenlopende maatregelen uit te werken, te promoten en op te volgen.

Als we zien dat het woon-werkverkeer goed is voor 20 % van de verplaatsingen in de loop van de dag (en zelfs 65 % tijdens piekuren), begrijpen we dat dergelijke maatregelen van essentieel belang zijn om de mobiliteit op onze wegen te verbeteren.

## 7. Welke mobiliteitsproblemen werkgevers aanhalen, hangt sterk af van de locatie.

### Vaakst door werkgevers geciteerde mobiliteitsproblemen

- In Brussel: bereikbaarheid met de wagen
- In Vlaanderen en in Wallonië: bereikbaarheid met het openbaar vervoer

### Autoverkeer: files onderweg

- 51,8 % van de betrokken werknemers (op nationaal niveau),
- maar vooral een probleem in Brussel (91,2 %).

### Welzijn

Een groot aantal werkgevers is ervan overtuigd dat mobiliteitsproblemen het welzijn van hun werknemers beïnvloeden.

- 28 % van de betrokken werknemers (op nationaal niveau),
- 57 % in Brussel.

### De FOD Mobiliteit biedt actieve ondersteuning aan werkgevers.

In de eerste plaats aan werkgevers die vragen naar een rapport op maat met bedrijfsspecifieke statistieken én aanbevelingen.

Anderzijds door tal van samenwerkingsverbanden met o.a. de gewesten, de werkgeversorganisaties en de vakbonden met het oog op de ondersteuning en het adviseren van werkgevers.

## Een diagnostiek die betrekking heeft op de verplaatsingen van 1,5 miljoen werknemers

De FOD Mobiliteit en Vervoer organiseert om de drie jaar een enquête onder bedrijven en overheidsdiensten die in België meer dan 100 mensen te werk stellen. De enquête heeft betrekking op het woon-werkverkeer van hun medewerkers.

De meest recente informatie-inzameling vond plaats tussen 1 juli 2017 en 31 januari 2018. Er namen 3.951 verschillende werkgevers aan deel, samen goed voor 11.536 werkplekken die meer dan 1,5 miljoen mensen tewerkstellen.

De federale diagnostiek woon-werkverkeer is de meest volledige als het om de mobiliteit van werknemers in België gaat. Het is dus een bijzonder nuttig instrument voor beleidsmakers, werkgevers, vakbonden, onderzoekers, experts, ...



De samenvatting, de visuals en het volledige rapport bevinden zich op <https://mobilit.belgium.be/nl/pers/mediacorner>

### Meer info:

**Sven Heyndrickx – Woordvoerder**

FOD Mobiliteit en Vervoer

GSM : 0473/83.64.90

E-mail: [pers@mobilit.fgov.be](mailto:pers@mobilit.fgov.be)

*De Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer heeft als opdracht het voorbereiden en het implementeren van een overlegd federaal mobiliteit -en vervoerbeleid in dienst van de bevolking, de ondernemingen en de economie van het land. Het omvat 4 directoraten-generaal: het DG Luchtvaart, het DG Maritiem Vervoer, het DG Wegvervoer en Verkeersveiligheid en het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid. Meer informatie over de FOD Mobiliteit en Vervoer vindt u op [www.mobilit.belgium.be](http://www.mobilit.belgium.be)*

