



5^{de} federale diagnostiek woon-werkverkeer - 2017

Executive summary

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

De federale diagnostiek van het woon-werkverkeer vond in 2017 voor de 5de keer plaats. De enquête vond plaats tussen 1 juli 2017 en 31 januari 2018.

Alle werkgevers, private of openbare, die minstens 100 werknemers in dienst hebben, moesten een vragenlijst invullen voor elk van hun vestigingseenheden waar minstens 30 mensen tewerkgesteld zijn. In 2017 namen in totaal 3951 verschillende werkgevers deel aan deze enquête, goed voor in totaal 11.536 vestigingseenheden, waar meer dan 1,5 miljoen mensen werken. Meerdere conclusies kunnen worden getrokken.

Belangrijkste trends

1. De verplaatsingen met de wagen stabiliseren zich, hoewel ze de meerderheid (65 %) blijven.
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 wagen (36 %).
 - In Wallonië is de wagen 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.

1. De wagen blijft veruit het meest gebruikte vervoermiddel voor woon-werkverkeer maar de fiets kent een grote stijging.

- Met 65 % blijft de wagen (enkel bestuurder of met een familielid) veruit het meest gebruikte vervoermiddel voor de woon-werkverplaatsingen.
- 17,4 % van de werknemers gebruikt het openbaar vervoer.
- 10,6 % gebruikt de trein,
- 6,7 % gebruikt de metro, tram of bus.
- 11,1 % van de werknemers gebruikt de fiets.
- 2,3 % gaat te voet.
- 2,5 % doet aan carpooling met andere collega's.
- 1,2 % gebruikt de motorfiets.
- 0,6 % gebruikt collectief vervoer georganiseerd door de werkgever.

2. Tussen de Gewesten bestaan grote verschillen in de keuze van het vervoermiddel

De verplaatsingswijze verschilt sterk naargelang van het Gewest waar de werkgever gevestigd is.

- **In Brussel wordt veel vaker gebruik gemaakt van het openbaar vervoer.**
 - 34 % neemt de trein (gemiddeld 10,6 % in België) - bijna evenveel als de wagen.
 - 19,1 % maakt gebruik van de metro, tram of bus.
- **In Vlaanderen komt 17 % met de fiets naar het werk.**
 - Hiermee is **de fiets na de wagen veruit het meest gebruikte vervoermiddel** voor de woon-werkverplaatsing.
 - In Vlaanderen gaan **bijna vijf keer zoveel mensen met de fiets** naar het werk **als met de bus of tram**.
 - Zelfs in de grote Vlaamse steden zijn er drie keer meer fietsers dan tram- of busgebruikers.
- **In Wallonië.**
 - In Wallonië zijn er **weinig fietsers** (1,6 %).
 - Het aantal **carpoolers** in Wallonië (3,1 %) ligt **iets hoger** dan in Vlaanderen (2,5 %).
 - De wagen blijft de regel (83,3 %).

3. Tussen 2014 en 2017 blijft het fietsgebruik stijgen terwijl het gebruik van het openbaar vervoer stagneert en het wagengebruik lichtjes daalt

- Sinds 2014 **daalde het aandeel wagen-motorgebruik** (inclusief carpooling) **van 69,7 % naar 68,6 %**.
- Dit is vooral **te danken aan de enorme toename van het aantal fietsers** (van 9,5 % naar 11,1 %, ofwel +18 % van het aandeel). In alle drie de gewesten is dit toegenomen.

4. Tussen 2005 en 2017, daalde het gebruik van de wagen (met inbegrip van carpooling) en de motorfiets met 6,3 % (van 73,2 % naar 68,6 %).

Vooraf het **carpoolen is verminderd**. Dit is bijna gehalveerd in 12 jaar.

Deze daling is **positief** voor

- het **openbaar vervoer**, dat van 15,4 % naar 17,4 % stijgt, goed voor een stijging van 12,9 %,
- de **fiets**, die van 7,8 % naar 11,1 % stijgt, goed voor een stijging van 42,8 %.

De evolutie is **vooral** opvallend in **Brussel**.

- In **Brussel** daalde het wagen-motorgebruik in twaalf jaar van 48 % naar 39 %. Het fietsgebruik kent een sterke stijging (van 1,2 % naar 4,4 %), toch blijft het beperkt in vergelijking met Vlaanderen. **Het gebruik van metro, tram en bus steeg van 15 % naar 19,1 %**.
- In **Vlaanderen** daalde het wagen- of motorgebruik van 76,1 % naar 71,5 %. Dit terwijl het **fietsgebruik steeg van 12,3 % naar 17 %** ofwel een stijging van 38 %.

- In Wallonië blijft het percentage **wagengebruik** (inclusief motorfiets en carpooling) min of meer **stabiel** (87 %). Alhoewel er in Wallonië nog maar weinig gefietst (1,6 %) wordt, merken we toch een stijging op.

5. Telewerk kent steeds meer succes.

20 % van de werkgevers biedt telewerk aan, goed voor 37 % van de werknemers op wie de federale diagnostiek betrekking heeft.

In Brussel klimt dit naar **41 % van de werkgevers** (70 % van de werknemers).

Het aantal **telewerkers is sinds 2014 met 39 % gestegen**, terwijl het aantal werkgevers dat telewerk aanbiedt met 8 % is toegenomen.

Rekening houdend met het werkelijke aantal telewerkers kan op deze manier **2,4 % (5,9 % in Brussel) van het woon-werkverkeer worden vermeden**.

6. De verschillen tussen mannen en vrouwen wat betreft de gebruikte vervoerswijzen nemen af.

De **grootste verschillen** tussen mannen en vrouwen zijn er voor de vervoersmodi die zowel door vrouwen als mannen weinig gebruikt worden:

- **Mannen gebruiken 3 keer meer** dan vrouwen de motorfiets of het collectief vervoer van de werkgever.
- Toch even relativeren want:
 - Slechts 2 % (1/50) van de mannen gebruikt een motorfiets
 - 0,75 % (1/150) van de mannen gebruikt het collectief vervoer van de werkgever.

Op nationaal vlak zijn sinds 2017 de verschillen tussen mannen en vrouwen voor alle vervoersmodi zeer beperkt (minder dan 2 %-punt). Ondanks de op het eerste zicht kleine verschillen, merken we bepaalde verschillen op wanneer we de analyse doen per gewest.

- **Wagen:**
 - 31,3 % van de vrouwen die in Brussel werken, komt met de wagen terwijl dit voor de mannen 38,5 % bedraagt (een verschil van 7,2 %-punt of 23 % meer mannen).
- **Fiets:**
 - In België gaat 12,2 % van de vrouwen met de fiets naar het werk terwijl dit voor de mannen 12,4 % is.
 - In Wallonië en Brussel is het aantal fietsers laag, maar we zien wel minder vrouwen met de fiets naar het werk komen.
 - In Brussel zijn slechts twee op de vijf fietsers een vrouw.
 - In Wallonië is minder dan één op de drie fietsers een vrouw.

Sinds 2014 daalde het verschil tussen mannen en vrouwen voor alle modi. Zowel vrouwen als mannen evolueerden samen naar duurzamere vervoermiddelen.

7. Toegang tot het openbaar vervoer is de meest bepalende factor in de manier waarop mensen zich naar hun werkplek verplaatsen

Voor de 3471 vestigingseenheden die het minst goed te bereiken zijn met het openbaar vervoer, komt het aandeel openbaar vervoer nauwelijks boven de 2,5 % uit, terwijl het aandeel wagen en motorfiets (carpooling inbegrepen) 84 % bedraagt.

Bij de 462 best gelegen eenheden, in het centrum van Brussel, wordt het openbaar vervoer daarentegen door meer dan 67 % van de werknemers gebruikt, en de wagen door minder dan 25 %.

De toegankelijkheid van het openbaar vervoer heeft geen negatief effect op de actieve modi. Deze stijgen eveneens met de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

8. De modale verdeling verschilt enorm naargelang de werkplek zich al dan niet in een dichtbevolkt stedelijk gebied bevindt.

De wagen wordt minder gebruikt in de stad:

- 52 % in de grote Belgische steden
- 76 % in de minst bevolkte gebieden

Tussen 2005 en 2017 **verloor de wagen** voornamelijk **terrein in de stad**:

- -12,8 % wagen- of motorgebruik ten voordele van andere modi.
- -2,1 % wagen- of motorgebruik in de andere zones

9. De bedrijfssector, en dus het soort werk, hebben ook een invloed op de door werknemers gebruikte vervoermiddelen.

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 wagen gebruikt.

Beleid van de werkgever

De organisatie van het werk, de werktijden en het beleid van de werkgever hebben ook een impact.

- De organisatie van de arbeidstijd verschilt van sector tot sector, wat een impact heeft op de mobiliteit. Glijdende uren maken het bijvoorbeeld gemakkelijker om gebruik te maken van het openbaar vervoer, in tegenstelling tot carpoolen.
- Het aantal bedrijfswagens verschilt enorm van sector tot sector. We merken meer gebruik van de wagen op onder de werkgevers die bedrijfswagens aanbieden. De invoering van het mobiliteitsbudget, dat op 1 maart 2019 in werking is getreden, zou kunnen leiden tot een vermindering van het wagengebruik.
- De meeste van de maatregelen die de werkgevers hebben genomen om een duurzamere mobiliteit te bevorderen, hebben een positief effect op de manier waarop hun werknemers zich verplaatsen.

10. Er zijn bijna evenveel maatregelen ten voordele van fietsers in Vlaanderen als Wallonië (hoewel er in Vlaanderen veel meer fietsers zijn).

Gelijkenissen tussen de gewesten

- Fietsvergoeding
 - In Wallonië werkt 78 % van de werknemers in vestigingseenheden die de fietsvergoeding aanbieden (in Vlaanderen 89 %).
- Beveiligde fietsenstalling
 - In Wallonië kan 53 % van de werknemers gebruik maken van beveiligde fietsenstallingen, tegenover 57 % in Vlaanderen.

Verschillen tussen de gewesten

- Overdekte fietsenstalling
 - In Vlaanderen kan 88 % van de werknemers gebruik maken van overdekte fietsenstallingen, tegenover 65 % in Wallonië.

11. De meeste maatregelen hebben een positieve tot zeer positieve impact op de door de werknemers gekozen vervoermiddelen.

Een fietsvergoeding, gratis openbaar vervoer of een mobiliteitscoördinator (vaste contactpersoon binnen de onderneming voor mobiliteit) hebben dan ook een niet te verwaarlozen impact op het gebruik van de vervoermiddelen.

12. De perceptie van mobiliteitsproblemen hangt sterk af van de ligging en het gewest.

De werkgevers in Brussel melden het vaakst problemen met de bereikbaarheid via de wagen, terwijl er in de andere gewesten vaker problemen worden gemeld over de bereikbaarheid via het openbaar vervoer.

Wagen

Wat de wagen betreft, blijft het belangrijkste probleem in alle gewesten de congestie op de wegen. Meer dan de helft van de werknemers (52 %) werkt op een locatie die hun werkgever op dit vlak als problematisch beschouwt. Dit is vooral een probleem in Brussel (91 % van de werknemers).

Fiets

In Brussel en Wallonië worden er ongeveer tweemaal zoveel problemen ervaren dan in Vlaanderen wat betreft de infrastructuur voor het fietsen, de bereikbaarheid en het gevaarlijk verkeer voor de fiets. In Brussel werkt 82 % van de werknemers op een plaats waar fietsen door hun werkgever als gevaarlijk wordt beschouwd.

Openbaar vervoer

In Vlaanderen en Wallonië worden problemen die verband houden met het aanbod van het openbaar vervoer vaker genoemd dan in Brussel. In vergelijking met de rest van België melden de werkgevers in Brussel dan weer meer problemen met vertragingen, het comfort, plaatsgebrek en de veiligheid van het openbaar vervoer.

Meer info:

Het volledige rapport bevindt zich op [onze website](#)

Auteurs:

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

Directie Mobiliteit Dienst Studies en Enquêtes

Contact: enquetewvv@mobiliteit.fgov.be

Maart 2019