



Federale Overheidsdienst
MOBILITEIT EN VERVOER

Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017 - 2018



Auteurs:

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

Directie Mobiliteit - Dienst Studies en Enquêtes

enquetewww@mobilit.fgov.be

www.mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/woon_werkverkeer

Verantwoordelijke uitgever:

Emmanuelle Vandamme, Vooruitgangstraat 56 - 1210 Brussel

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

Wettelijk Depot: D/2019/13.831/3 - Maart 2019

INHOUDSTAFEL

| | | |
|------|---|----|
| I. | Context, organisatie van de diagnostiek | 4 |
| 1. | Doelstellingen van de diagnostiek..... | 4 |
| 2. | Verloop van de enquête..... | 5 |
| 3. | Communicatie..... | 6 |
| 4. | Samenwerking | 7 |
| 5. | Doorgevoerde wijzigingen in 2017 | 7 |
| 6. | Interpretatie van de gegevens..... | 8 |
| 7. | Aantal vestigingseenheden en werknemers | 9 |
| II. | De woon-werkverplaatsingen..... | 10 |
| 1. | Volgens de werkplek..... | 10 |
| 2. | Volgens urbanisatiegraad..... | 20 |
| 3. | Volgens de toegankelijkheid van het openbaar vervoer | 21 |
| 4. | Volgens de afstanden van het woon-werkverkeer | 23 |
| 5. | Volgens de bedrijfssector | 25 |
| 6. | Volgens het geslacht | 28 |
| 7. | Volgens woonplaats | 29 |
| III. | Mobiliteitsbeleid van werkgevers | 31 |
| 1. | Door de werkgevers genomen maatregelen | 31 |
| 2. | De maatregelen die verband houden met het wagengebruik..... | 37 |
| 3. | Parkingbeheer | 40 |
| 4. | Beheer van het uurrooster en telewerk | 41 |
| IV. | Problemen ondervonden door de werkgevers | 45 |
| V. | Executive summary..... | 51 |
| VI. | Alle cijfers in één oogopslag..... | 56 |

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 is o.a. onderworpen aan het advies van de sociale partners van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad.

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

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

BELANG VAN STATISTIEKEN

Aan de hand van de diagnostiek kan de FOD Mobiliteit en Vervoer een **grote hoeveelheid gegevens** verzamelen over **de woon-werkverplaatsingen**. Deze gegevens worden ter beschikking gesteld aan organisaties, openbare instellingen, universiteiten, studie bureaus, maar ook aan studenten en burgers die zich interesseren voor de mobiliteit.

De verzamelde gegevens zijn zeer gedetailleerd, 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 en instellingen** te koppelen

STIMULANS VOOR ONDERNEMINGEN EN MOBILITEITSDEBAT BINNEN DE ONDERNEMING

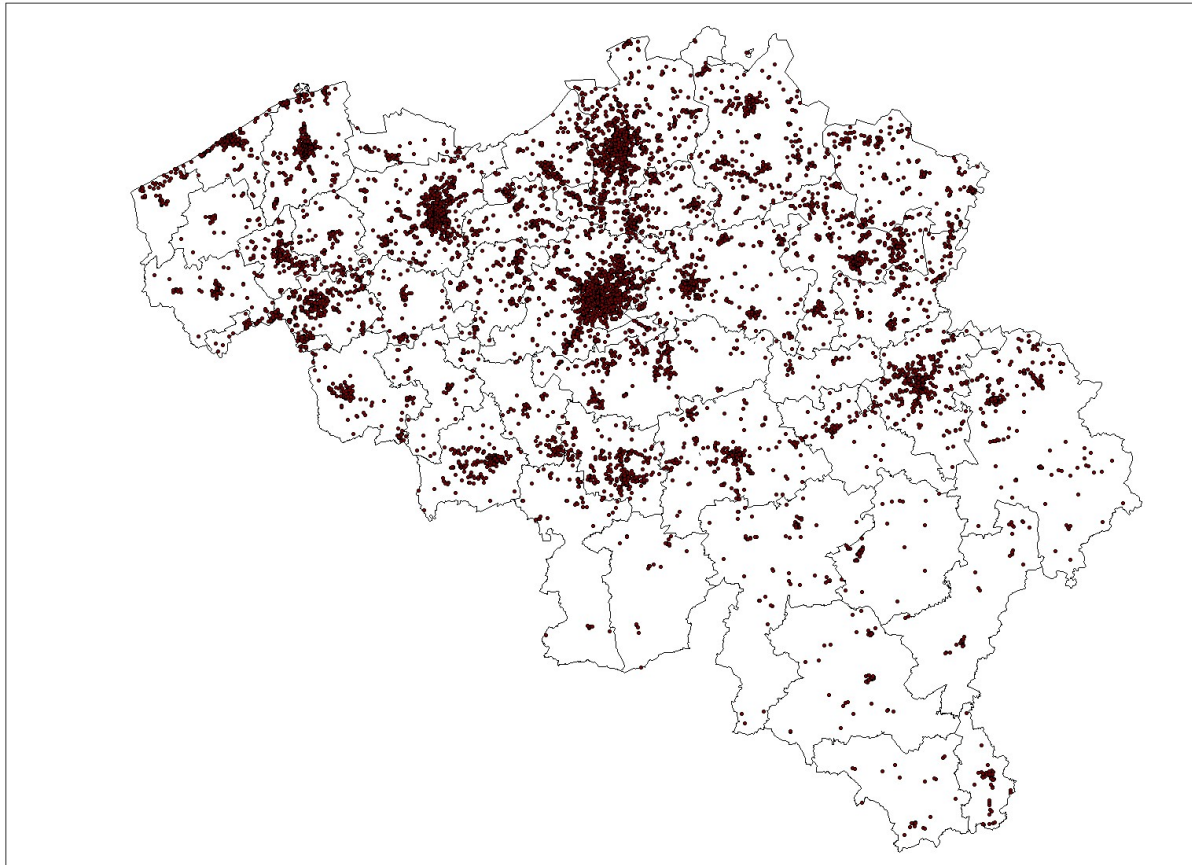
Ondernemingen en openbare instellingen een diagnostiek laten maken van de verplaatsingen van hun werknemers is ook bedoeld om hen aan te moedigen en te helpen om maatregelen te nemen die het gebruik van **duurzame vervoermiddelen** bevorderen.

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 in de privésector of aan het overlegcomité in de publieke sector (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 gegevens. De werkgevers kunnen de ingevulde gegevens dan officieel valideren, via de online applicatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De adviesfase kan ook de gelegenheid bieden voor een constructieve dialoog tussen de werkgever en zijn werknemers over de mobiliteit in en om het bedrijf.

De voorbije edities is ook duidelijk geworden dat de aanwezigheid van een **mobiliteitscoördinator** geleidelijk aan essentieel wordt. Dit om het mobiliteitsprobleem te analyseren en aan te pakken,

alsook om gedachtenuitwisselingen tussen werkgevers en hun werknemers aan te moedigen en het proces te stimuleren.



(c) SPF MIT - FOD MV - 2018

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

2. VERLOOP VAN DE ENQUÊTE

De berekening om te controleren of een onderneming of instelling onderworpen is aan de verplichting de enquête in te vullen en meer dan 100 werknemers in dienst heeft, gebeurt op dezelfde manier als bij de sociale verkiezingen. Iedere 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 (KBO). Elke onderneming en elke vestigingseenheid heeft dan ook een uniek nummer. Op basis van gegevens van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (driemaandelijke aangifte), worden werkgevers met meer dan 100 werknemers per post en per e-mail uitgenodigd om deel te nemen aan de enquête. Verschillende herinneringen worden ook per e-mail verstuurd.

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.

APPLICATIE OM DE VRAGENLIJST IN TE VULLEN

De vragenlijst moet verplicht worden ingevuld via een **internetapplicatie**.

Dankzij een nog flexibeler applicatie, die door de IT-afdeling van de FOD Mobiliteit en Vervoer werd ontwikkeld, konden praktisch alle enquêtes in 2017 elektronisch worden ingegeven. Slechts een kleine honderd bedrijven of instellingen hebben een papieren vragenlijst of een gescand document naar de FOD gestuurd.

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 Kruispuntbank van Ondernemingen (KBO). Zo kan elke werkgever de up-to-date gegevens van de KBO gebruiken, meer bepaald de lijst van vestigingseenheden.
- De werkgevers kunnen de enquête door hun sociaal secretariaat laten invullen.
- Aangezien een internetapplicatie wordt gebruikt, kunnen ontbrekende gegevens en bepaalde fouten tijdens het invoeren onmiddellijk worden gecorrigeerd.

3. COMMUNICATIE

De communicatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer is over de verschillende edities gegroeid. Op basis van de gerezen vragen tijdens de vele contacten met de gebruikers van het onderzoek, heeft de FOD ernaar gestreefd om de communicatie te verbeteren.

Er staan verschillende hulpmiddelen ter beschikking:

- Een **toelichtende folder over de enquête** (papieren en elektronische versie op de website) die bij elke editie vernieuwd wordt, evenals een folder met cijfers en conclusies van de laatste editie.
- De **website** van de FOD Mobiliteit en Vervoer bevat de **eindrapporten** van de opeenvolgende edities, die ook in kleine oplages werden gedrukt.
- De dienst Studies en Enquêtes, verantwoordelijk voor de diagnostiek, beantwoordt meer technische vragen en verzoeken via het contactadres enquetewww@mobilit.fgov.be
- Vóór en tijdens de enquête van 2017 heeft de dienst Studies en Enquêtes ook diverse hulpmiddelen, toelichtingen en gebruiksaanwijzingen op de website geplaatst:
 - de bijgewerkte FAQ
 - PDF-bestand van de vragenlijst
 - meer in het bijzonder in 2017: aangepaste uitleg gericht aan scholen, een toelichting van de adviesaanvraag door de ondernemingsraad en de rol van vakbondsvertegenwoordigers, en ten slotte een toelichting over de facultatieve vraag m.b.t. de uitsplitsing van de gegevens naar geslacht.
- De helpdesk Eranova (SMALS) staat de FOD sinds het begin van de enquête in 2005 bij en heeft zijn ondersteunende rol opnieuw effectief vervuld. Dit door het verschaffen van informatie, uitleg aan bedrijven en instellingen via telefoon en email. De meest complexe vragen werden doorverwezen naar de dienst Studies en Enquêtes van de FOD. Net zoals in 2014, is de hoeveelheid vragen in 2017 verder afgenomen, hoewel de toevoeging van het vak B' nadere toelichting behoeft. Het lijkt erop dat de vereenvoudiging van de internetapplicatie, de beschikbaarheid van een interne bevragingstool en passende communicatie het mogelijk hebben gemaakt beter tegemoet te komen aan de behoeften van de werkgevers.

- De deelname van leden van de dienst Studies en Enquêtes aan de informatiesessies over de diagnostiek, die zowel aan werkgevers- als aan vakbondszijde worden georganiseerd, maakt het mogelijk om direct te reageren op vragen van gebruikers, om de verzoeken en moeilijkheden van iedereen te begrijpen en om de banden en uitwisselingen met alle partners te versterken.
- Ook de media worden niet vergeten, door middel van persconferenties, interviews voor de pers of radio en sociale netwerken. Voor de toekomstige editie van 2020, die al in voorbereiding is, is de FOD ook van plan om contacten te leggen met de mobiliteitsmanagers of mobiliteitscoördinatoren, op basis van hun contactgegevens die facultatief in de vragenlijst van 2017 zijn ingevuld.

4. SAMENWERKING

Alvorens een nieuwe editie van de diagnostiek te lanceren, vraagt de FOD Mobiliteit en Vervoer systematisch de mening van zijn officiële partners.

De **Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad van het Bedrijfsleven** bezorgden de FOD Mobiliteit en Vervoer de officiële adviezen van de sociale partners wat betreft de aanpassingen van de vragenlijst, gebaseerd op de werkzaamheden van de gemengde subcommissie "woonwerkverplaatsingen – federale diagnostiek". De FOD woont op verzoek ook de vergaderingen van de gemengde subcommissie bij om verslag uit te brengen over de ontwikkelingen, aanpassingen en ook de resultaten op het einde van de enquête.

In Brussel zijn de werkgevers met meer dan 100 werknemers verplicht om een bedrijfsvervoerplan op te stellen. Om extra administratief werk voor de werkgevers die zowel aan **federale** als aan **Brusselse verplichtingen** onderworpen zijn, te voorkomen bestaat sinds 2011 er een overeenkomst met **Leefmilieu Brussel**. Daarom hoeven zij slechts één formulier in te vullen, op voorwaarde dat zij vermelden dat het advies van de ondernemingsraad of overlegcomité is aangevraagd.

5. DOORGEVOERDE WIJZIGINGEN IN 2017

VRAGENLIJST

Bij elke editie houdt de **FOD Mobiliteit en Vervoer** overleg met de **verschillende partners** 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.

Op basis van o.a. het advies van 21 maart 2017 van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (Advies CRB 2017-0714, CCR 10, NAR Advies 2.024) werden de volgende **wijzigingen aan de vragenlijst van 2017** doorgevoerd.

- Toevoeging van een vak B' om slechts rekening te houden met minimum 40 % van de externe medewerkers.
- Precisering van de definitie fiets die ook elektrische fietsen bevat (inclusief speed pedelecs).
- Het samenvoegen van de drie categorieën metro/tram/bus in punt 3.1. van de vragenlijst. Dit om de administratie voor bedrijven te verlichten.
- Toevoeging van het bedrag van de fietsvergoeding en fietsbijstand.
- Vereenvoudiging van de mate waarin de werkgever tussenkomt voor de kosten van het openbaar vervoer: gratis voor de werknemer, meer dan het minimum van CAO 19octies, maar niet gratis voor de werkgever, gelijk aan het minimum volgens CAO 19octies (20 februari 2009).
- Toevoeging van een rubriek "Wagen" in deel 5 van de vragenlijst: omdat de vraag over het mobiliteitsbudget in 2014 verkeerd werd geïnterpreteerd, stelden de raden voor om

werkgevers te vragen naar maatregelen om het gebruik van de (bedrijfs-)wagen voor woon-werkverkeer te ontmoedigen. De vermelding van het aantal bedrijfswagens werd eveneens toegevoegd.

- Er wordt nu alleen rekening gehouden met structureel telewerk en niet met occasioneel telewerk.
- Herontwerp van de rubrieken "Bereikbaarheid" en "Problemen".
- Een hulpmiddel om binnen de organisatie de werknemers te bevragen, geïntegreerd in de applicatie met de vragenlijst van de federale diagnostiek (niet verplicht voor de werkgever).
- Een vakje aan te vinken door de mobiliteitscoördinator om gecontacteerd te mogen worden (op vrijwillige basis).

APPLICATIE OM DE NODIGE GEGEVENS TE VERZAMELEN

Vaak is de moeilijkste taak voor werkgevers het **verzamen** van de nodige **informatie** over hun **werknemers**. 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.

Om die werkgevers te helpen die niet over gegevens of een enquêtetool beschikken, liet de FOD Mobiliteit en Vervoer net zoals in 2014 ook in 2017 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. In 2017 werd deze tool direct geïntegreerd in de online applicatie, die vrijblijvend toegankelijk is voor werkgevers.

6. INTERPRETATIE VAN DE 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 niet steeds representatief voor alle Belgische ondernemingen. Het percentage grote ondernemingen ligt hoger in de steden en de afstanden voor het woon-werkverkeer zijn er gemiddeld groter.

Ook is het duidelijk dat er in het zuiden van het land meer kleine en middelgrote ondernemingen zijn, wat betekent dat dit gebied minder vertegenwoordigd is in de diagnostiek.

Er moet ook rekening mee worden gehouden dat werknemers die de vestiging niet regelmatig bezoeken, niet in de enquête zijn opgenomen (bouwvakkers, werknemers van dienstenchequebedrijven, vertegenwoordigers, enz.)

Deze factoren hebben een invloed op de modale verdeling. Voor de geënquêteerde populatie zijn de resultaten echter zeer volledig en laten ze tal van analyses toe.

7. AANTAL VESTIGINGSEENHEDEN EN WERKNEMERS

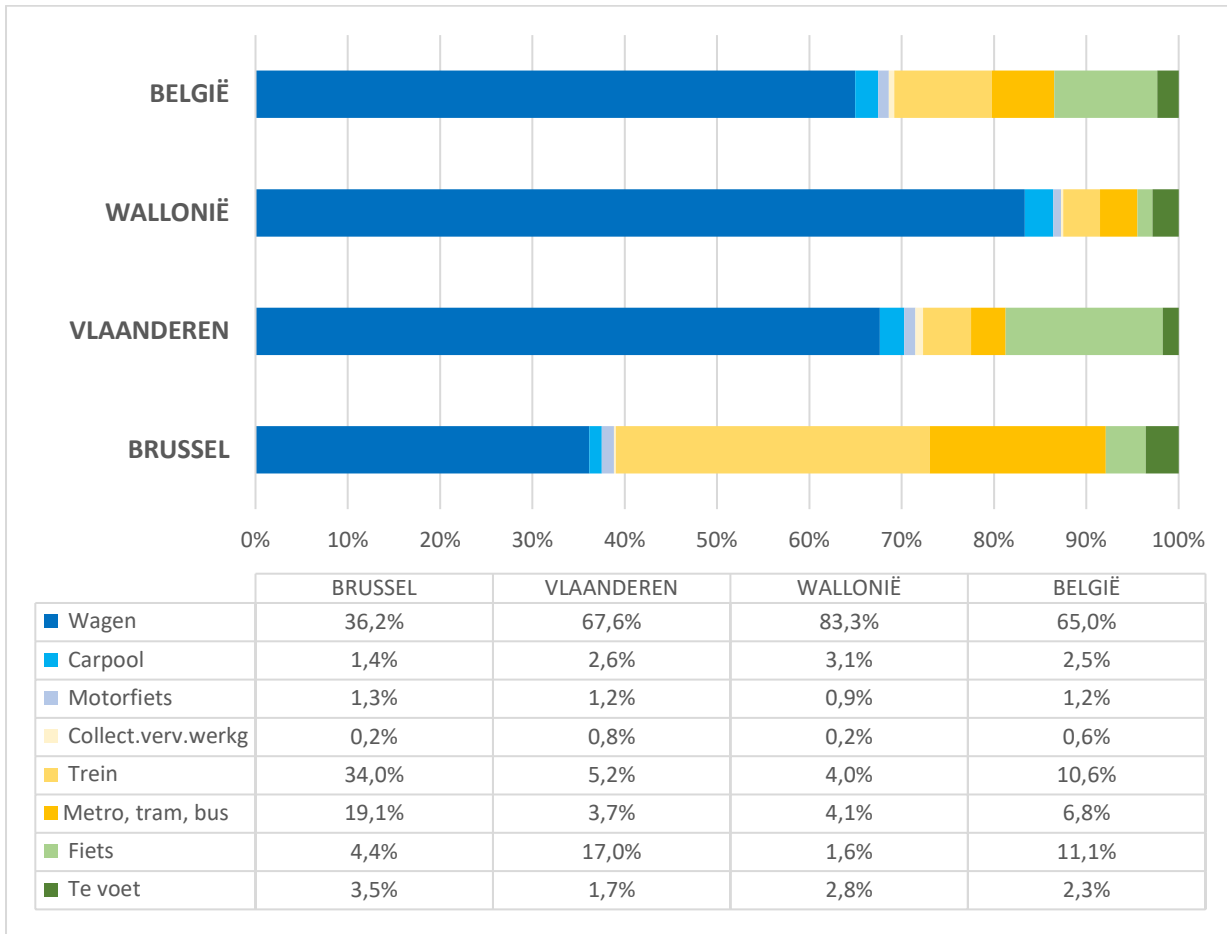
Het **aantal ingevulde enquêtes** steeg opnieuw, **tot** 11.536 in totaal (voor **3.951 verschillende werkgevers**), na aftrek van de ingevulde vragenlijsten voor vestigingseenheden waar geen enkele werknemer naartoe gaat. Er waren ook meer dan 1,5 miljoen **werknemers** bij betrokken (meer bepaald **1.533.428**), 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. De tabel bevat ook het aantal betrokken werknemers.

| | 2005 | 2008 | 2011 | 2014 | 2017 |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Aantal vestigingen | 8.745 | 9.712 | 10.071 | 10.734 | 11.536 |
| Aantal werknemers | 1.359.908 | 1.438.227 | 1.491.968 | 1.530.271 | 1.533.428 |

TABEL 1: AANTAL VESTIGINGSEENHEDEN DIE DEELNAMEN AAN DE ENQUETE

II. DE WOON-WERKVERPLAATSINGEN

1. VOLGENS DE WERKPLEK



TABEL 2: MODALE VERDELING VOLGENS WERKPLEK

Tabel 2 toont **de modale verdeling volgens de diagnostiek woon-werkverplaatsingen 2017**. Dit zijn de resultaten volgens de belangrijkste vervoersmodus, d.w.z. de modus waarmee de grootste afstand wordt afgelegd tussen de woonplaats en de werkplek, gedurende het grootste deel van het jaar. De eerste diagnostiek dateert van 2005. We kunnen de evolutie van de modale verdeling bekijken over een periode van 12 jaar (2005-2017) en recenter (2014-2017).

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 | BELGIË | | | |
|-------------------------------|--------|-------|--------------|---------|
| | 2005 | 2014 | 2017 | '05-'17 |
| Wagen (alleen of met familie) | 66,8% | 65,6% | 65,0% | -2,7% |
| Carpool | 4,7% | 2,9% | 2,5% | -46,7% |
| Motorfiets | 1,7% | 1,2% | 1,2% | -34,0% |
| Collectief vervoer werkgever | 1,2% | 0,8% | 0,6% | -52,8% |
| Trein | 9,5% | 10,9% | 10,6% | +11,6% |
| Metro, tram, bus | 5,9% | 6,9% | 6,8% | +14,9% |
| Fiets (of elektrische fiets) | 7,8% | 9,5% | 11,1% | +42,8% |
| Te voet | 2,4% | 2,4% | 2,3% | -3,5% |

TABEL 3: EVOLUTIE VAN DE MODALE VERDELING IN BELGIË

| Vervoerswijze | BRUSSEL | | | | VLAANDEREN | | | | WALLONIË | | | |
|--------------------|---------|-------|--------------|---------|------------|-------|--------------|---------|----------|-------|--------------|---------|
| | 2005 | 2014 | 2017 | '05-'17 | 2005 | 2014 | 2017 | '05-'17 | 2005 | 2014 | 2017 | '05-'17 |
| Wagen (alleen) | 45,1% | 37,9% | 36,2% | -19,9% | 68,7% | 68,5% | 67,6% | -1,6% | 80,4% | 81,7% | 83,3% | +3,6% |
| Carpool | 2,5% | 1,2% | 1,4% | -44,7% | 5,2% | 3,3% | 2,6% | -49,1% | 5,2% | 3,4% | 3,1% | -40,3% |
| Motorfiets | 0,8% | 1,1% | 1,3% | +70,4% | 2,2% | 1,3% | 1,2% | -43,9% | 1,5% | 1,0% | 0,9% | -41,9% |
| Coll. verv. Werkg. | 0,7% | 0,3% | 0,2% | -69,2% | 1,6% | 1,1% | 0,8% | -50,2% | 0,5% | 0,4% | 0,2% | -49,6% |
| Trein | 32,2% | 34,1% | 34,0% | +5,5% | 4,1% | 5,3% | 5,2% | +28,3% | 4,4% | 5,0% | 4,0% | -9,1% |
| Metro, tram, bus | 15,0% | 19,0% | 19,1% | +27,5% | 3,9% | 3,9% | 3,7% | -3,9% | 3,6% | 4,0% | 4,1% | +12,2% |
| Fiets | 1,2% | 3,0% | 4,4% | +259% | 12,3% | 14,9% | 17,0% | +38,3% | 1,3% | 1,5% | 1,6% | +25,7% |
| Te voet | 2,6% | 3,4% | 3,5% | +39,0% | 2,1% | 1,7% | 1,7% | -16,7% | 3,2% | 3,1% | 2,8% | -11,7% |

TABEL 4: EVOLUTIE VAN DE MODALE VERDELING VOLGENS DE GEWESTEN

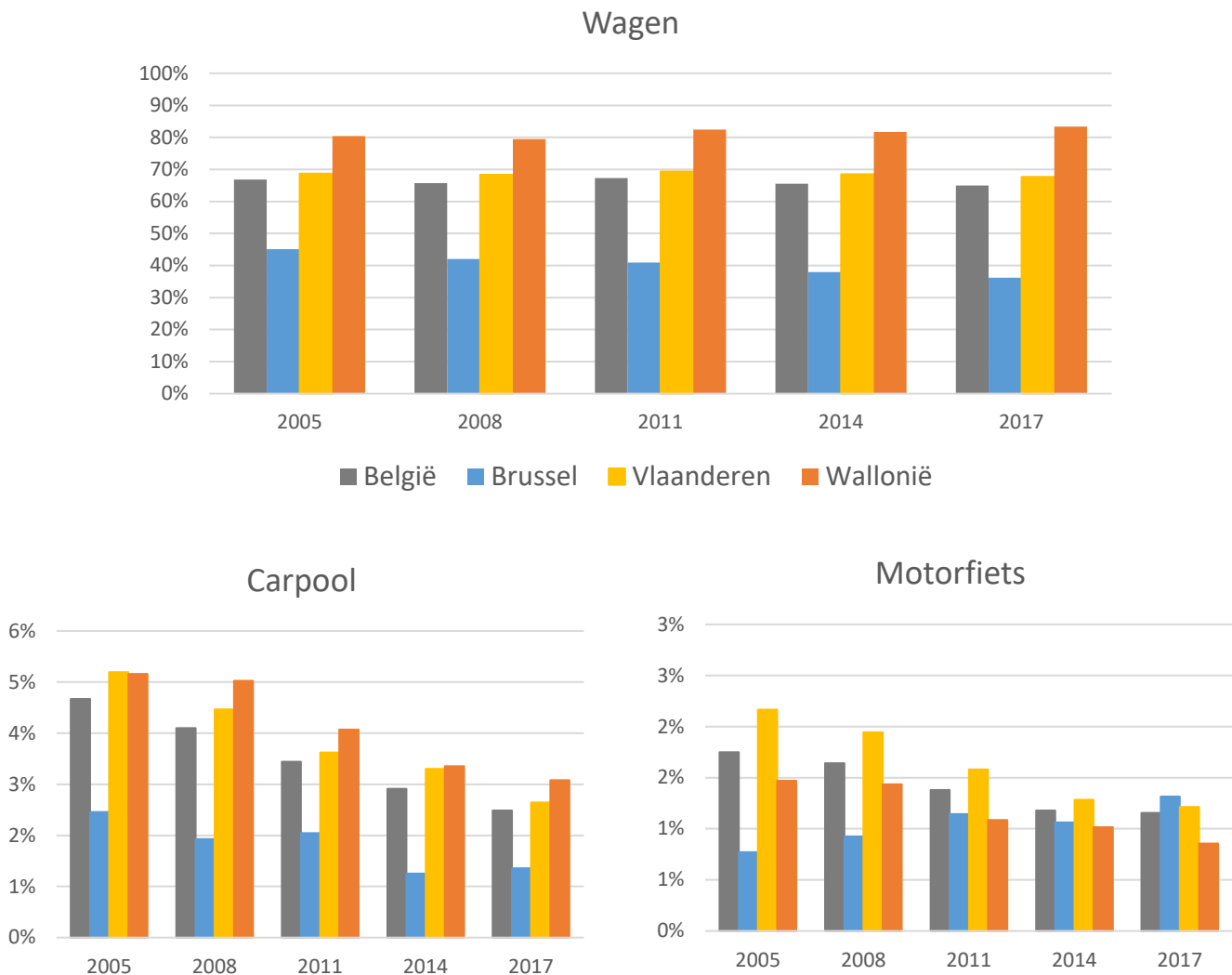
AUTO'S EN MOTORFIETSEN

Het wagengebruik verschilt sterk naargelang het gewest. In Brussel ligt het aandeel autosolisten veel lager (36 %) dan het Belgisch gemiddelde. Het gemiddelde in Vlaanderen (68 %) benadert het gemiddelde van België, terwijl in Wallonië het wagengebruik veel hoger is.

Over een periode van 12 jaar daalde het aandeel van gemotoriseerde privévoertuigen, met inbegrip van carpooling en motorfiets, in België met 6,3 %. Ook deze daling is allesbehalve gelijk in alle gewesten: de modale verschuiving is zeer groot in Brussel (-19,7 %), in de buurt van het nationale gemiddelde in Vlaanderen (-6 %) en praktisch status quo in Wallonië (+0,3 %).

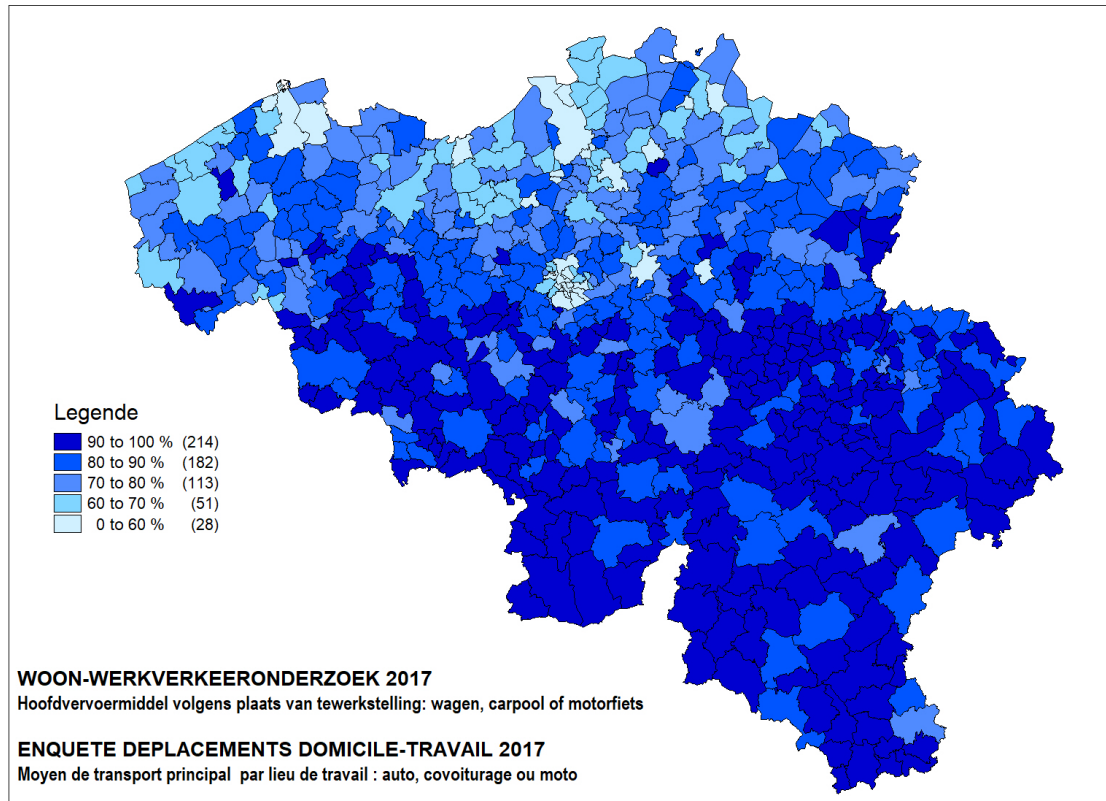
Sinds de eerste editie in 2005 nam het carpoolen steeds af en dit in alle gewesten. Deze daling is ongetwijfeld gedeeltelijk te verklaren door de wijzigingen met betrekking tot de organisatie van het werk binnen ondernemingen: meer telewerken, flexibelere uren, enz. Ook de verschuiving van de economische activiteiten speelt een rol. Zo zorgde de stopzetting van de werkzaamheden in Ford Genk alleen al voor een daling van 5,7 % carpoolers in Vlaanderen. 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"). Ook occasioneel carpoolen komt niet voor in de resultaten omdat men de modus moet vermelden die men het vaakst gebruikt.

Ook voor de motorfiets blijft de trend die we in 2014 zagen zich verder zetten. Het gebruik van de motorfiets blijft verder dalen in Wallonië en Vlaanderen. Tegelijkertijd blijft het aandeel motorfietsgebruik in Brussel stijgen (+ 70 % in vergelijking met 2005). In vergelijking met de andere modi is het motorfietsgebruik in België sinds 2005 met bijna 34 % gedaald.

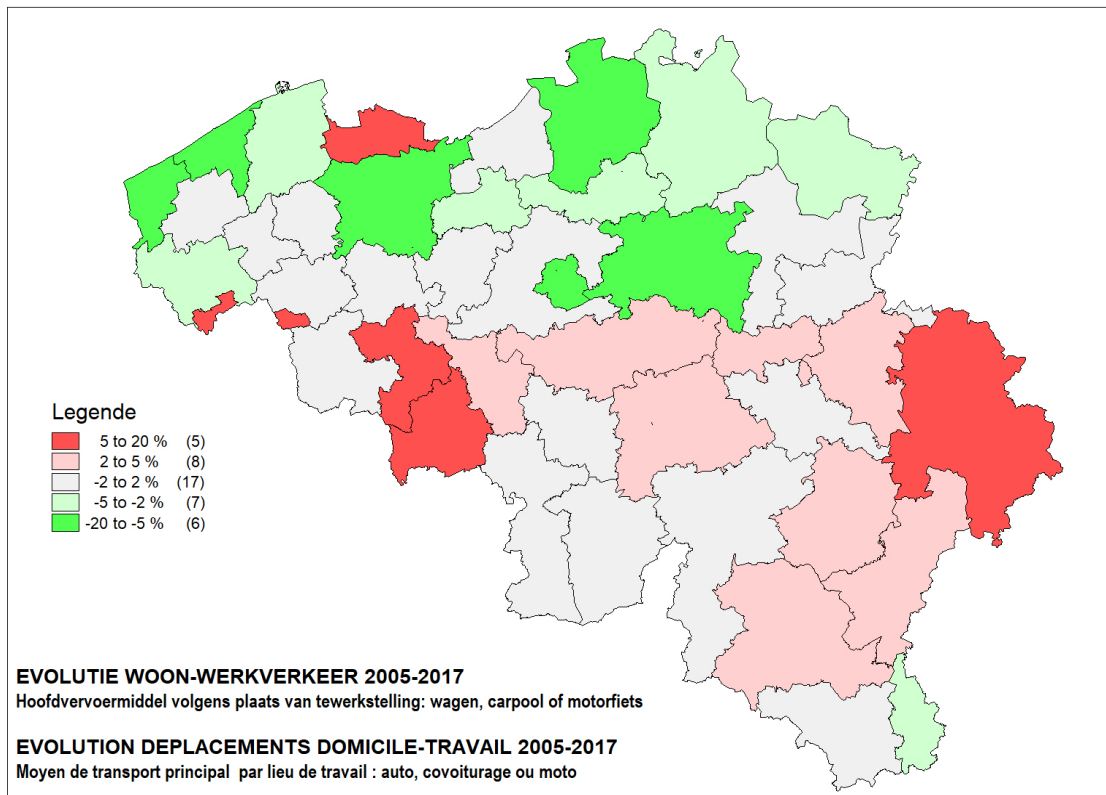


FIGUUR 2: EVOLUTIE MODALE VERDELING GEMOTORISEERDE PRIVÉVOERTUIGEN

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 3



FIGUUR 4

OPENBAAR VERVOER EN DOOR DE WERKGEVER GEORGANISEERD COLLECTIEF VERVOER

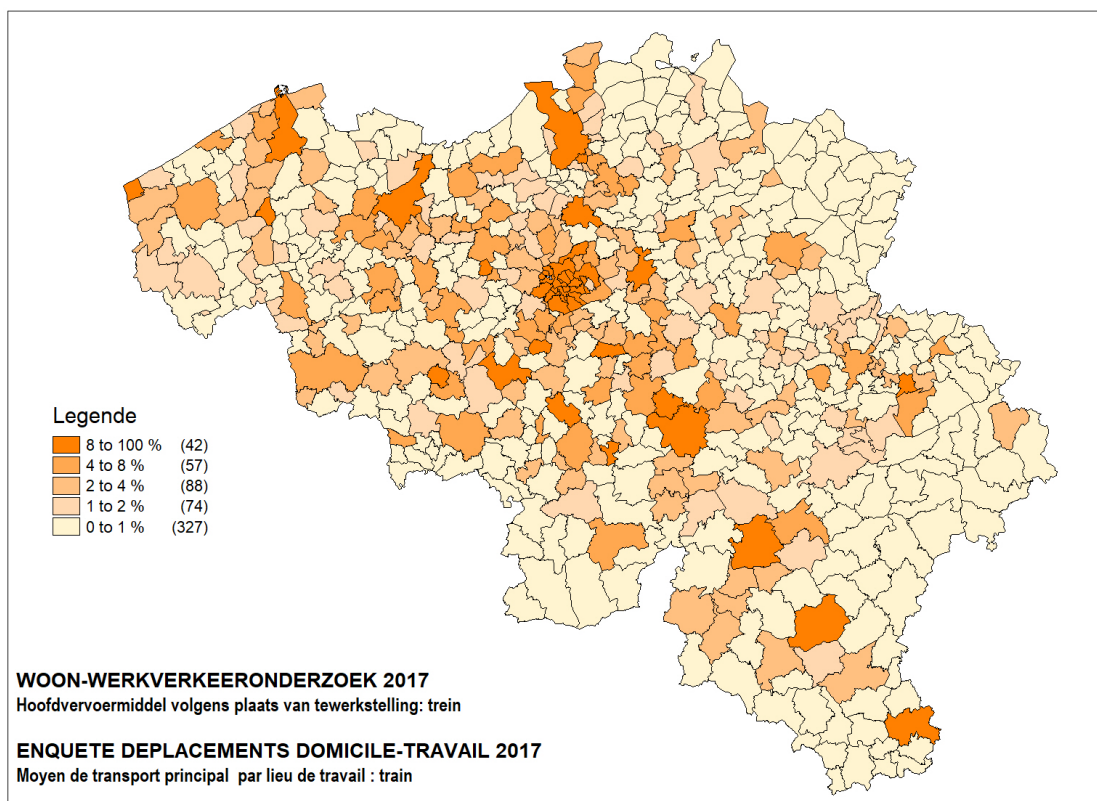


FIGUUR 5: EVOLUTIE MODALE VERDELING GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

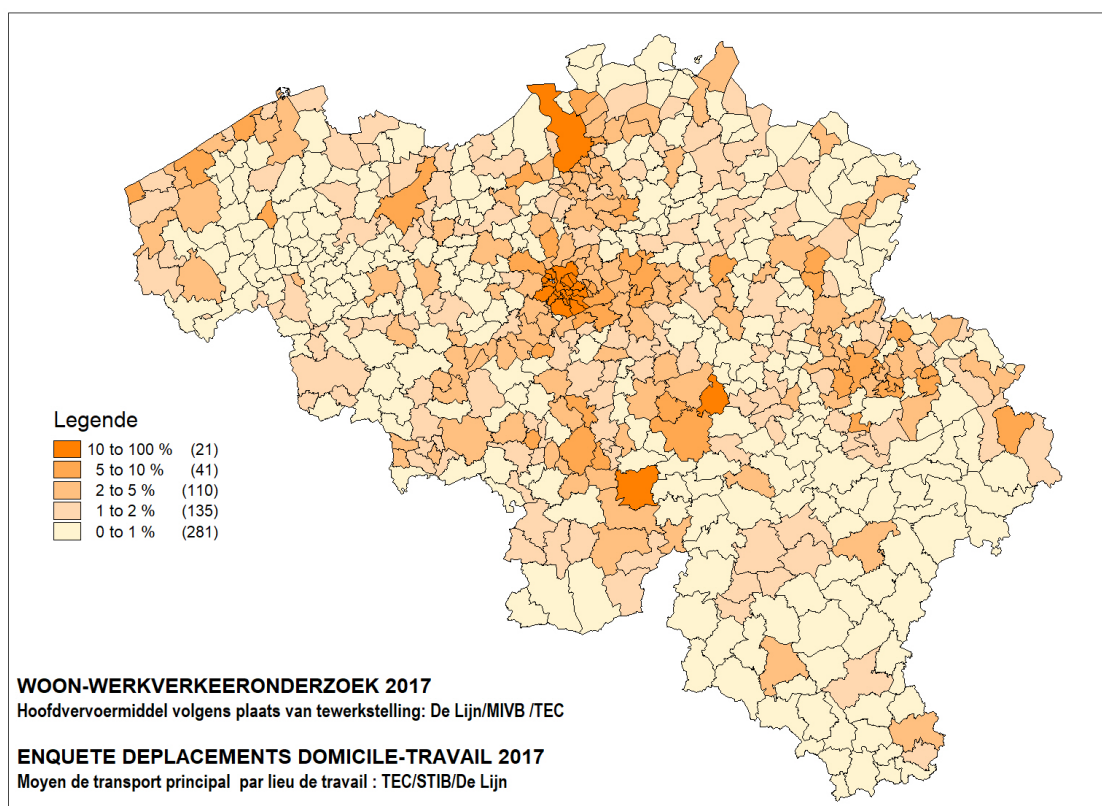
In figuur 5 zien we dat **het gebruik van het openbaar vervoer gelijkaardig is in Vlaanderen en in Wallonië**, maar sterk verschilt in het Brussels gewest. Dankzij de bereikbaarheid via het spoornet, komen er bijna evenveel werknemers naar Brussel met de trein (34%) dan solo met de wagen (36%). Ook de metro, tram of bus kennen meer dan vijf maal zo veel succes in Brussel als in de rest van België.

Wanneer we de evolutie sinds 2005 bekijken, dan stellen we vast dat **alternatieven zoals het openbaar vervoer profiteerden van de daling van het autopcentage**. Zo is het aandeel trein-, metro-, tram- en busgebruik samen met 12,9 % gestegen. **Deze stijging is vooral merkbaar in Brussel** waar meer dan de helft van de werknemers naar het werk komt met het openbaar vervoer. Toch moeten we vaststellen dat sinds 2014 de toename van het gebruik van het openbaar vervoer in alle gewesten stagneert en zelfs lichtjes terrein verliest (-2,1 %).

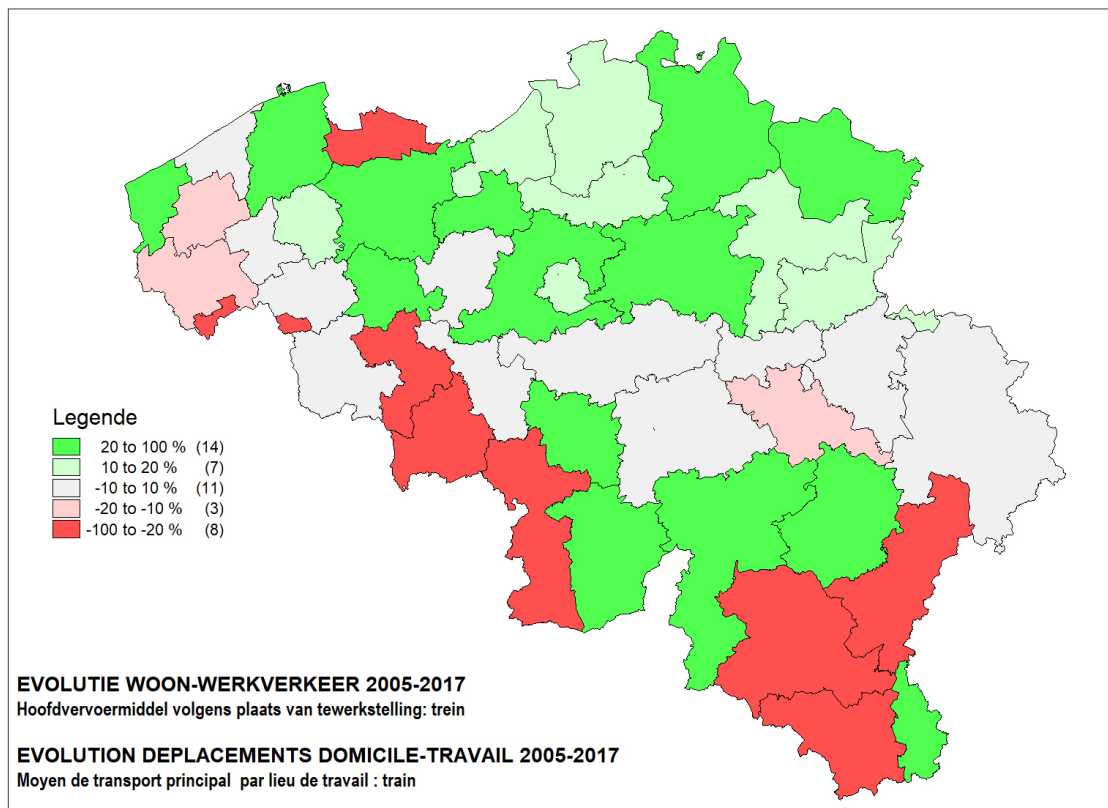
De organisatie van collectief vervoer door de werkgevers gebeurt vooral in Vlaanderen, maar is marginaal (0,6 %) en blijft in alle gewesten dalen.



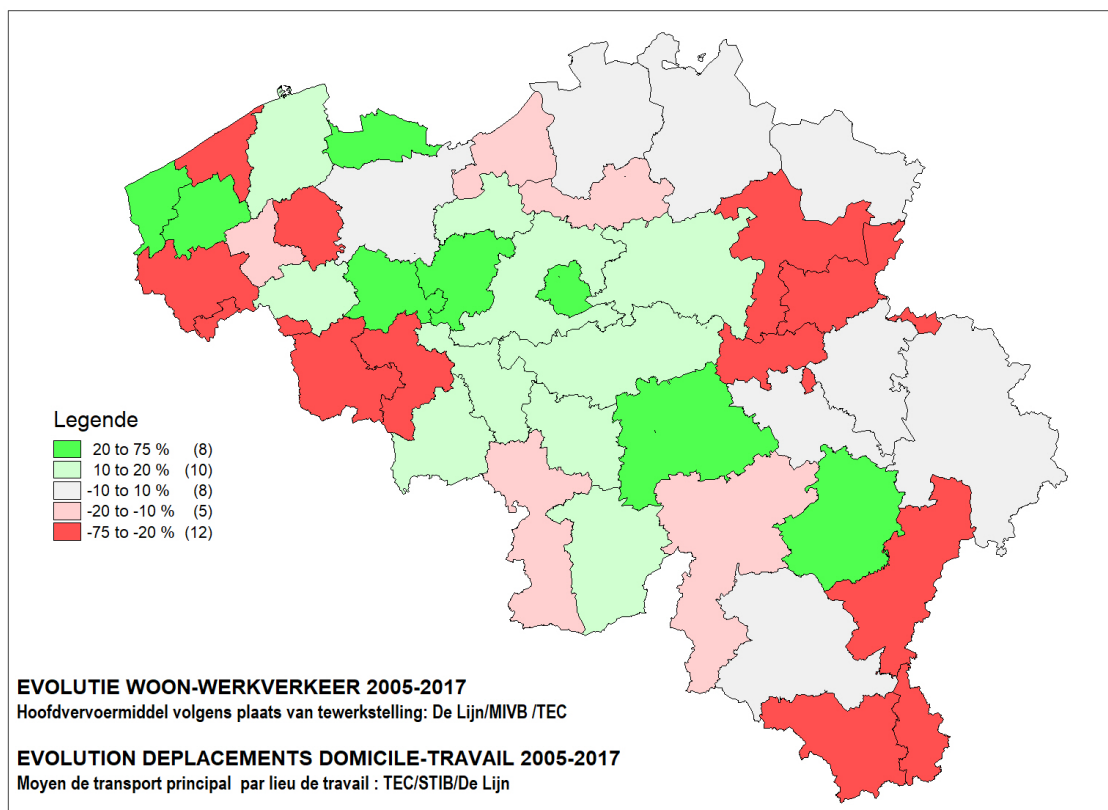
FIGUUR 6



FIGUUR 7

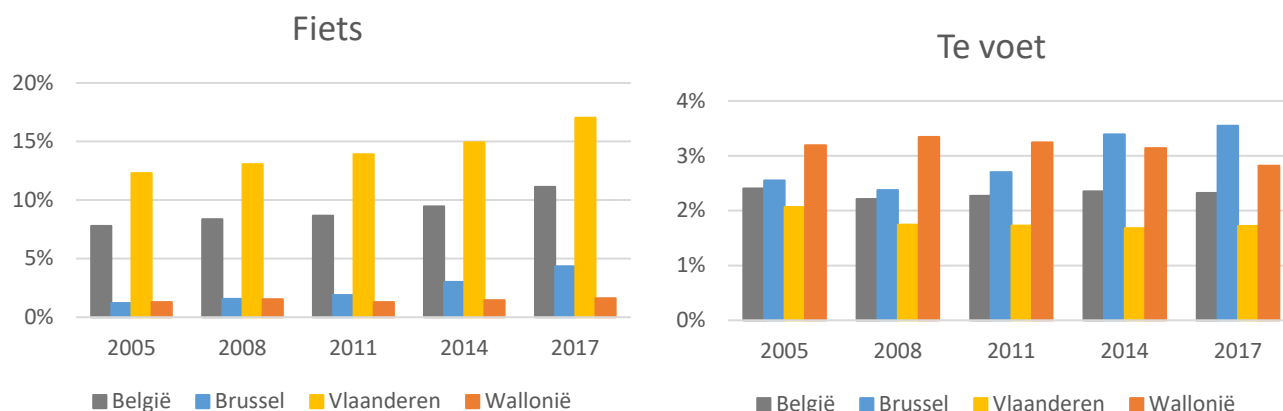


FIGUUR 8



FIGUUR 9

ACTIEVE MODI



FIGUUR 10: EVOLUTIE MODALE VERDELING ACTIEVE MODI

De fiets is het vervoermiddel waarbij de verschillen tussen de gewesten het grootst zijn. Zo wordt de fiets in Vlaanderen meer dan 10 keer zoveel gebruikt als in Wallonië. In Vlaanderen is de fiets na de wagen veruit het meest gebruikte vervoermiddel. De Vlaming kiest bijna 5 maal meer voor de fiets dan voor de bus of de tram.

We merken een belangrijke stijging van het fietsen op. Het aandeel fietsers is in België sinds 2005 met 43 % gestegen. Deze stijging is nog meer spectaculair sinds 2014.

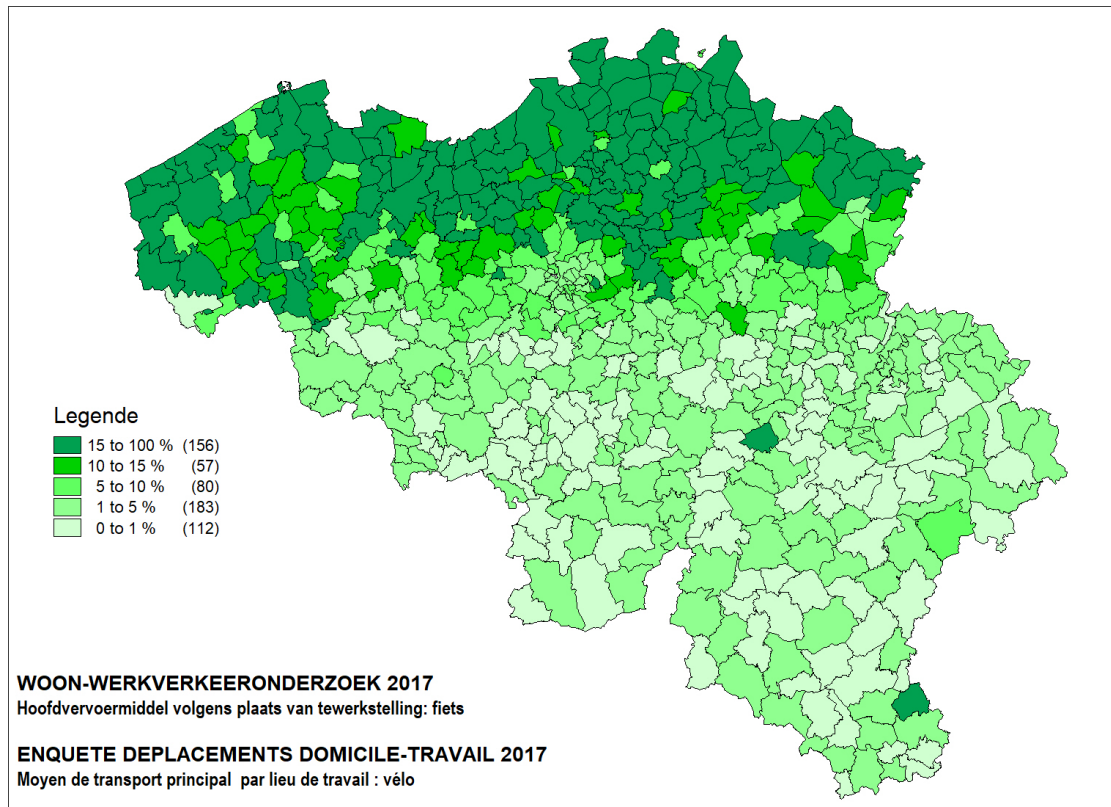
Het aandeel fietsers stijgt in Vlaanderen met meer dan 38 % (van 12,3 % in 2005 naar 17 % in 2017) waardoor praktisch alle andere modi moeten inboeten. Enkel het treingebruik, waar de verplaatsingen langer zijn, is geen concurrentie voor de fiets.

Brussel is het gewest met de grootste evolutie wat betreft het fietsgebruik. Er zijn nu meer dan 3,5 maal zoveel fietsers als in 2005. Ook hier is het fietsen vooral de laatste jaren sterk in opmars. We wijzen erop dat deze stijging niet ten koste ging van het te voet gaan, dat ook met 39 % steeg over dezelfde periode. Ondanks deze spectaculaire stijging blijft het fietsgebruik in Brussel bijna 5 maal lager in vergelijking met andere steden in Vlaanderen. **In Wallonië is het aandeel fietsers ook gestegen** (+26 % t.o.v. 2005). Toch blijft **het gebruik** hiervan **verwaarloosbaar** (1,6 %).

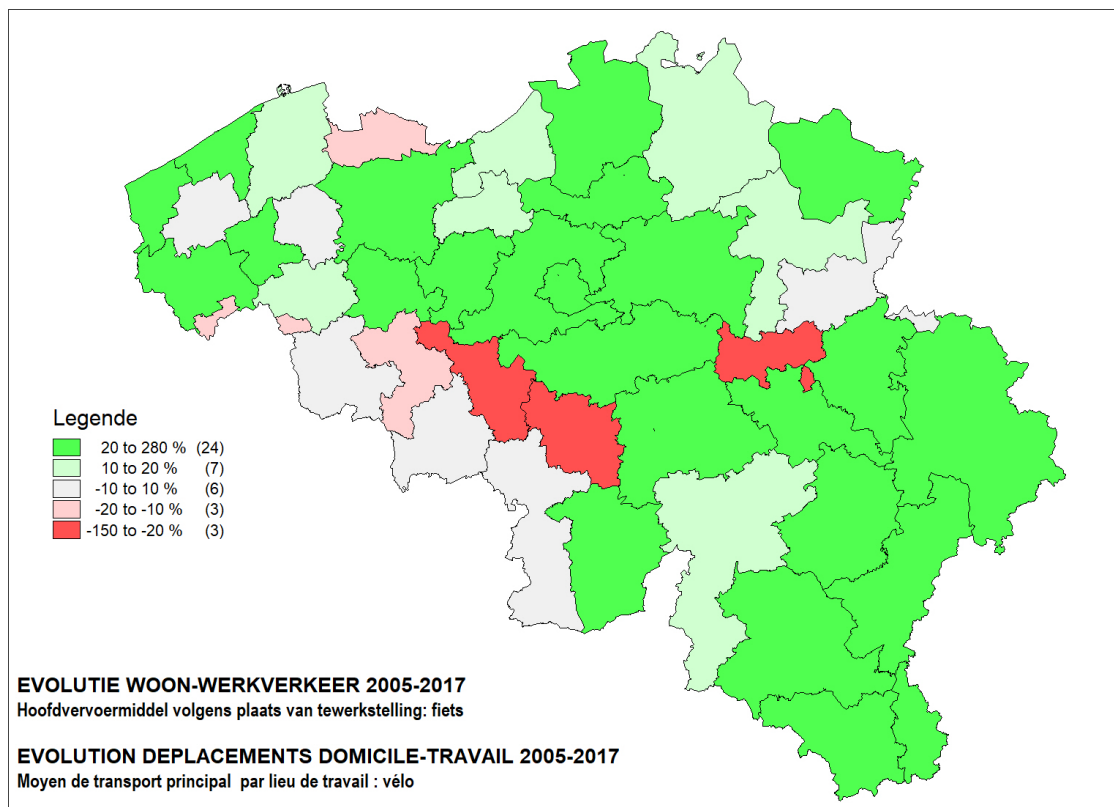
Er zijn verschillende oorzaken voor het succes van de fiets. Sinds 2005 heeft de fietsvergoeding zonder twijfel een grote rol gespeeld bij deze positieve evolutie. De laatste jaren duiken binnen de ondernemingen nieuwe initiatieven op zoals fietsleasing. Dankzij de ontwikkelingen rond de elektrische fiets en de speed pedelec, vormt de fysieke inspanning een kleinere drempel voor het fietsen. Ook verder gelegen werkplaatsen zijn beter bereikbaar met de elektrische fiets. We zien dat het fietsgebruik iets meer gestegen is voor de grotere afstanden dan voor de korte afstanden.

Het is duidelijk dat de fiets succes kent bij de weggebruiker en hoog op de politieke agenda staat: op de verschillende niveaus besteedt het mobiliteitsbeleid meer aandacht aan de fiets (fietsvergoeding voor speed pedelecs, fietssnelwegen, ...).

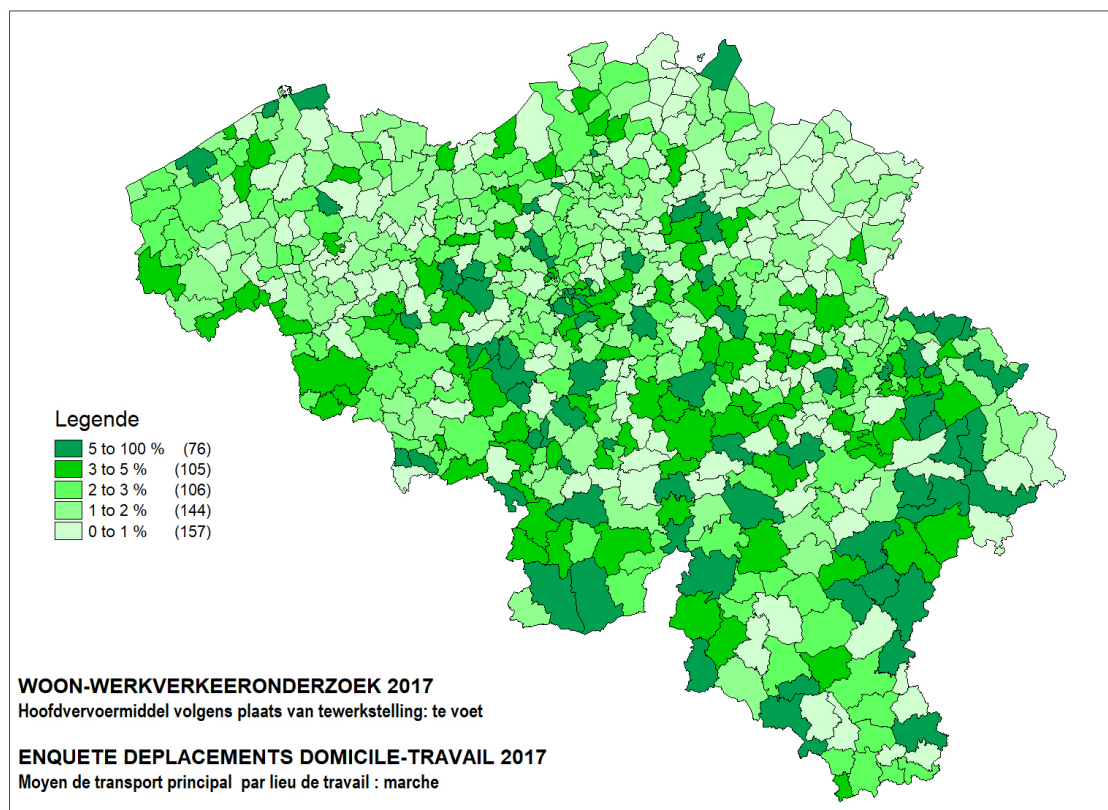
Er dient opgemerkt te worden dat het hier gaat over het hoofdvervoermiddel dat het meest gebruikt wordt tijdens het jaar. Deze cijfers houden geen rekening met het occasioneel fietsen (bv. enkel tijdens de zomermaanden). Dit maakt dat er in de praktijk mogelijk nog meer gefietst wordt dan de cijfers laten vermoeden.



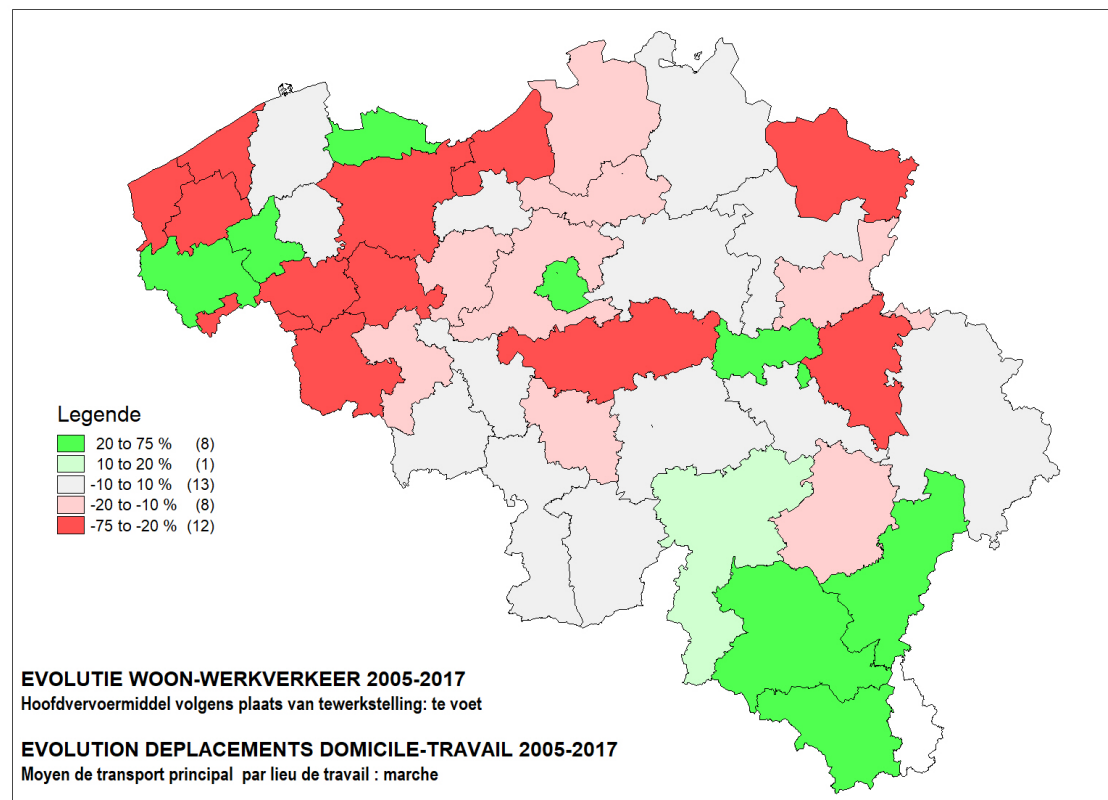
FIGUUR 11



FIGUUR 12



FIGUUR 13



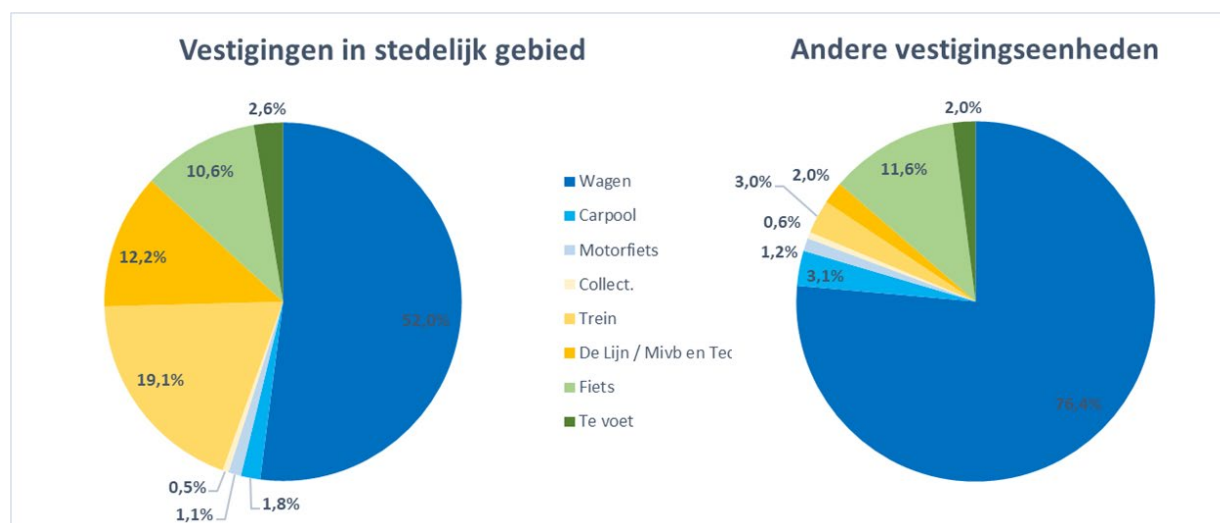
FIGUUR 14

2. VOLGENS URBANISATIEGRAAD

MODALE VERDELING

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 15 toont de modale percentages door de vestigingseenheden in twee categorieën op te delen: de vestigingseenheden in een dichtbevolkte zone en de andere vestigingseenheden. Dit onderscheid wordt hier gemaakt op basis van de "urbanisatiegraad", zoals gedefinieerd door Eurostat¹. De volgende steden vallen onder de eerste categorie: Antwerpen, Brussel, Brugge, Charleroi, Kortrijk, Gent, Luik, Leuven, Bergen, Namen en Oostende.



FIGUUR 15: MODALE VERDELING VOLGENS URBANISATIEGRAAD

De verschillen naargelang de urbanisatiegraad 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. Figuur 15 laat vermoeden dat er minder gefietst wordt in stedelijk gebied. Dit is echter niet zo. De verklaring hiervoor is het relatief laag fietsgebruik in Brussel. Zelfs in de grote Vlaamse steden kiest de Vlaming bijna 3 keer zoveel voor de fiets dan de bus of de tram.

EVOLUTIE VAN DE MODALE VERDELING SINDE 2005

Het aandeel van de autosolisten daalde in de grote steden sinds 2005 met -10 % terwijl dit buiten de steden zelfs steeg met 2 %. De toename van de congestie is ongetwijfeld één van de verklaringen voor de vermindering van het aandeel wagens. Vooral de fiets en het openbaar vervoer profiteren allebei van de daling van het autogebruik, maar in verschillende mate, geval per gewest. **In Vlaanderen is het vooral de fiets die terrein wint, zowel binnen als buiten de steden.**

¹ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation>

| | België | | | Brussel | | | Vlaanderen | | | Wallonië | | |
|---------------------------------|--------|--------------|------|---------|--------------|-------|------------|--------------|------|----------|--------------|------|
| | 2005 | 2017 | | 2005 | 2017 | | 2005 | 2017 | | 2005 | 2017 | |
| Wagen (alleen) | 57,8% | 52,0% | -10% | 45,1% | 36,2% | -20% | 60,6% | 56,0% | -8% | 78,1% | 79,8% | +2% |
| Carpool | 3,9% | 1,8% | -55% | 2,5% | 1,4% | -45% | 5,0% | 2,1% | -58% | 4,5% | 2,0% | -57% |
| Motorfiets | 1,4% | 1,1% | -17% | 0,8% | 1,3% | +70% | 2,1% | 1,2% | -43% | 1,0% | 0,6% | -40% |
| Trein | 17,0% | 19,1% | +12% | 32,2% | 34,0% | +6% | 7,1% | 9,5% | +34% | 6,6% | 6,1% | -8% |
| Metro, tram, bus | 10,2% | 12,2% | +20% | 15,0% | 19,1% | +28% | 7,5% | 7,2% | -4% | 6,0% | 7,7% | +27% |
| Collect. verv. werkgever | 1,2% | 0,5% | -56% | 0,7% | 0,2% | -69% | 2,3% | 1,1% | -51% | 0,1% | 0,1% | -52% |
| Fiets | 5,9% | 10,6% | +79% | 1,2% | 4,4% | +259% | 12,8% | 21,1% | +65% | 0,9% | 1,4% | +52% |
| Te voet | 2,6% | 2,6% | +2% | 2,6% | 3,5% | +39% | 2,6% | 1,8% | -30% | 2,6% | 2,3% | -11% |

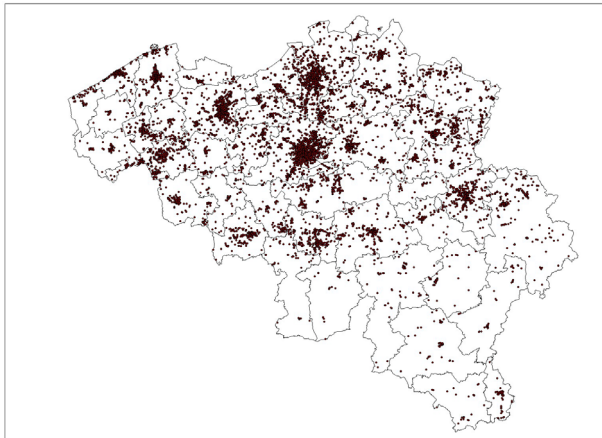
TABEL 5: EVOLUTIE VAN DE MODALE VERDELING VOOR DE VESTIGINGSEENHEDEN IN DICHTBEVOLKTE ZONES

| | België | | | Vlaanderen | | | Wallonië | | |
|---------------------------------|--------|--------------|------|------------|--------------|------|----------|--------------|------|
| | 2005 | 2017 | | 2005 | 2017 | | 2005 | 2017 | |
| Wagen (alleen) | 74,9% | 76,4% | +2% | 72,6% | 73,2% | +1% | 82,1% | 85,5% | +4% |
| Carpool | 5,4% | 3,1% | -42% | 5,3% | 2,9% | -45% | 5,6% | 3,8% | -32% |
| Motorfiets | 2,1% | 1,2% | -44% | 2,2% | 1,2% | -44% | 1,8% | 1,0% | -44% |
| Trein | 2,7% | 3,0% | +14% | 2,6% | 3,2% | +21% | 2,8% | 2,7% | -5% |
| Metro, tram, bus | 2,1% | 2,0% | -3% | 2,1% | 2,1% | -2% | 1,9% | 1,8% | -6% |
| Collect. verv. werkgever | 1,2% | 0,6% | -50% | 1,3% | 0,7% | -49% | 0,7% | 0,3% | -51% |
| Fiets | 9,5% | 11,6% | +22% | 12,1% | 15,1% | +25% | 1,6% | 1,8% | +13% |
| Te voet | 2,2% | 2,0% | -9% | 1,8% | 1,7% | -7% | 3,6% | 3,1% | -13% |

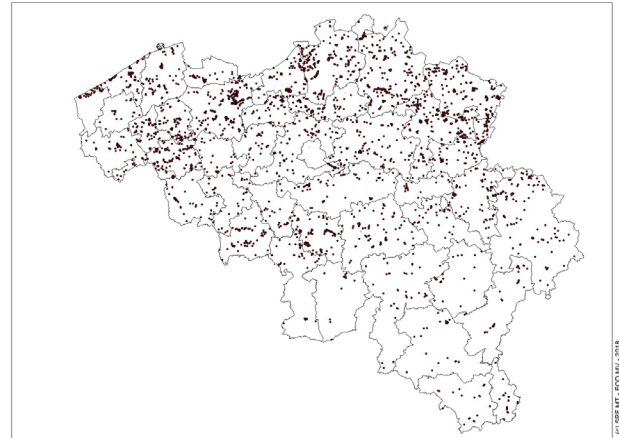
TABEL 6 : EVOLUTIE MODALE VERDELING VOOR VESTIGINGSEENHEDEN IN GEMIDDELD EN MINDER BEVOLKTE ZONES

3. VOLGENS DE TOEGANKELIJKHEID VAN HET OPENBAAR VERVOER

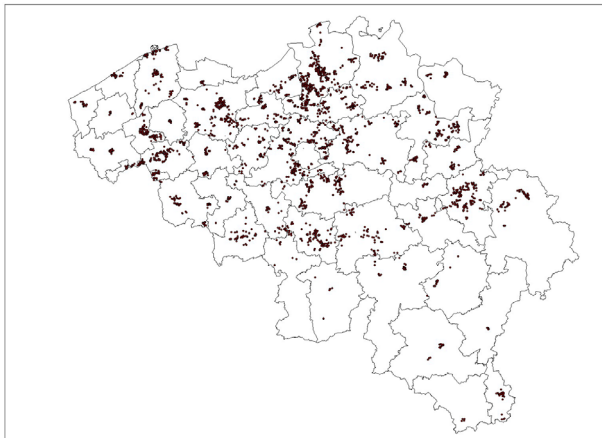
Om de resultaten in detail te analyseren, hebben we het Belgisch grondgebied opgedeeld in verschillende zones die weergeven in welke mate het openbaar vervoer toegankelijk is. Aan elke vestigingseenheid wordt een graad toegekend, rekening houdend met het aantal haltes (trein, metro, tram, bus) in de buurt van de vestigingseenheid, de afstand tussen de vestigingseenheid en de haltes, en het belang daarvan. De onderstaande kaarten tonen de verdeling van de vestigingseenheden volgens hun graad van toegankelijkheid.



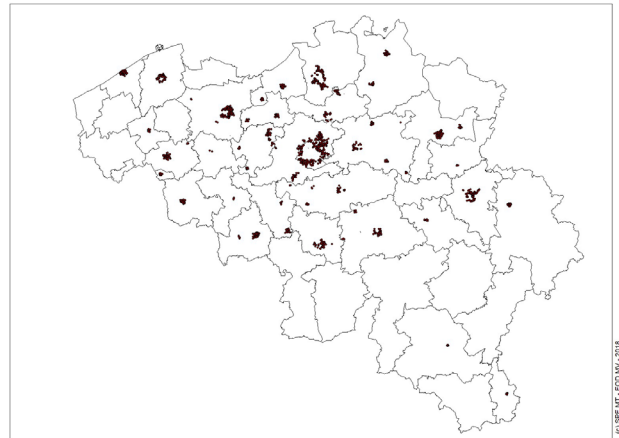
Alle vestigingen



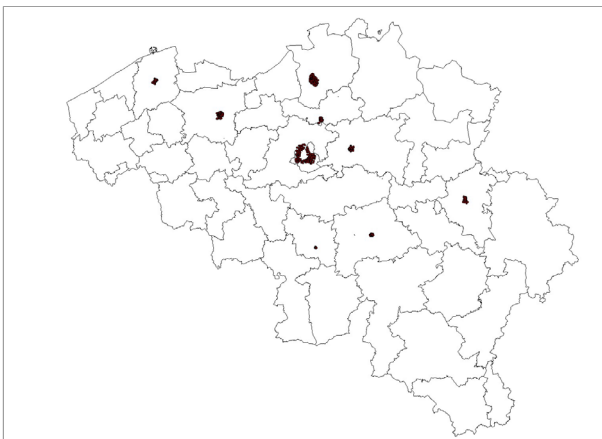
Toegankelijkheidsniveau 1 (Zeer laag)



Toegankelijkheidsniveau 2



Toegankelijkheidsniveau 3

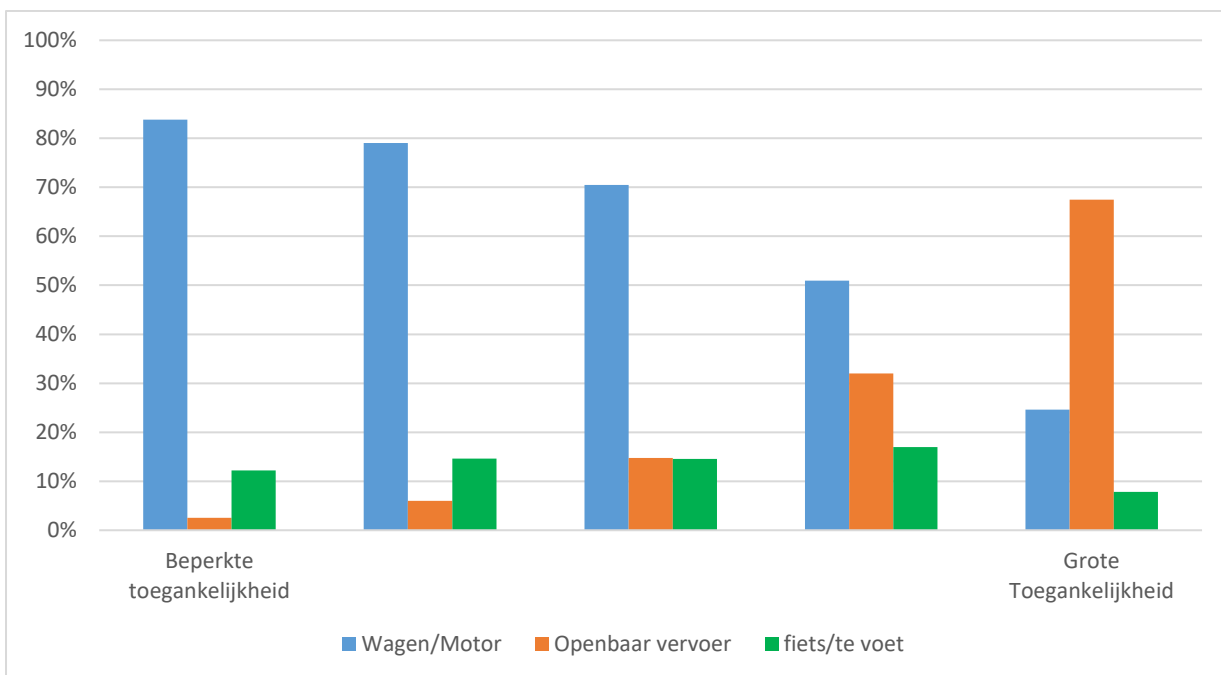


Toegankelijkheidsniveau 4



Toegankelijkheidsniveau 5

FIGUUR 16: LIGGING VAN DE VESTIGINGSEENHEDEN VOLGENS DE TOEGANKELIJKHEID TOT HET OPENBAAR VERVOER



FIGUUR 17: 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 3471 minst goed gelegen vestigingseenheden komt het percentage werknemers die het openbaar vervoer gebruiken amper boven de 2,5 % uit, terwijl het percentage werknemers met de wagen (carpooling inbegrepen) of motorfiets 84 % bedraagt. Bij de 462 best gelegen vestigingseenheden, in het centrum van Brussel, wordt het openbaar vervoer daarentegen door 67 % 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.

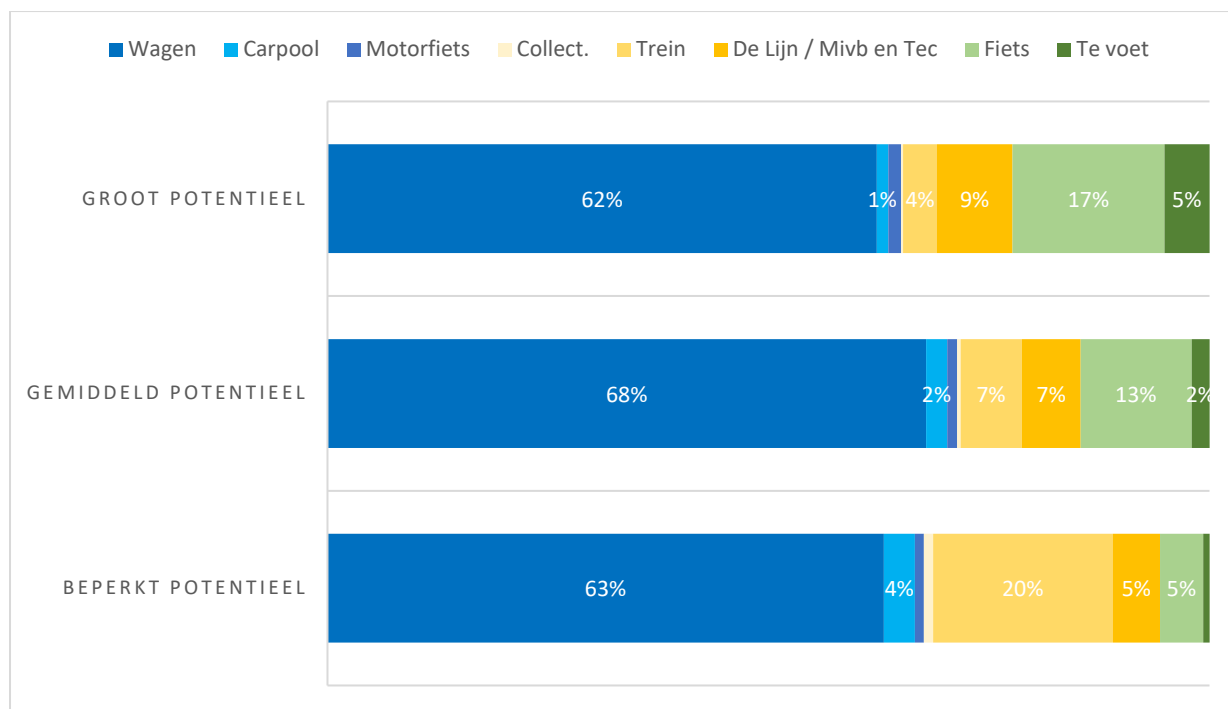
De toegankelijkheid via het openbaar vervoer heeft geen negatief effect op actieve modi. Het fietsgebruik als hoofdvervoermiddel lijkt in figuur 17 te verlagen bij de meest toegankelijke ondernemingen voor het openbaar vervoer. Het gaat hier enkel over vestigingen gelegen in Brussel waar sowieso het fietsgebruik een pak lager ligt dan het nationaal gemiddelde.

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). Elke werkgever moet dit doen voor minstens 40 % van het aantal werknemers van elke vestigingseenheid. Op basis van deze gegevens kunnen we de woon-werkafstanden berekenen. Het gaat hierbij om een benadering. Er wordt wel rekening gehouden met de precieze ligging van de vestigingseenheden, maar voor de postcode van de woonplaats hebben we het zwaartepunt van de gemeente gebruikt.

We kunnen 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 18 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.**



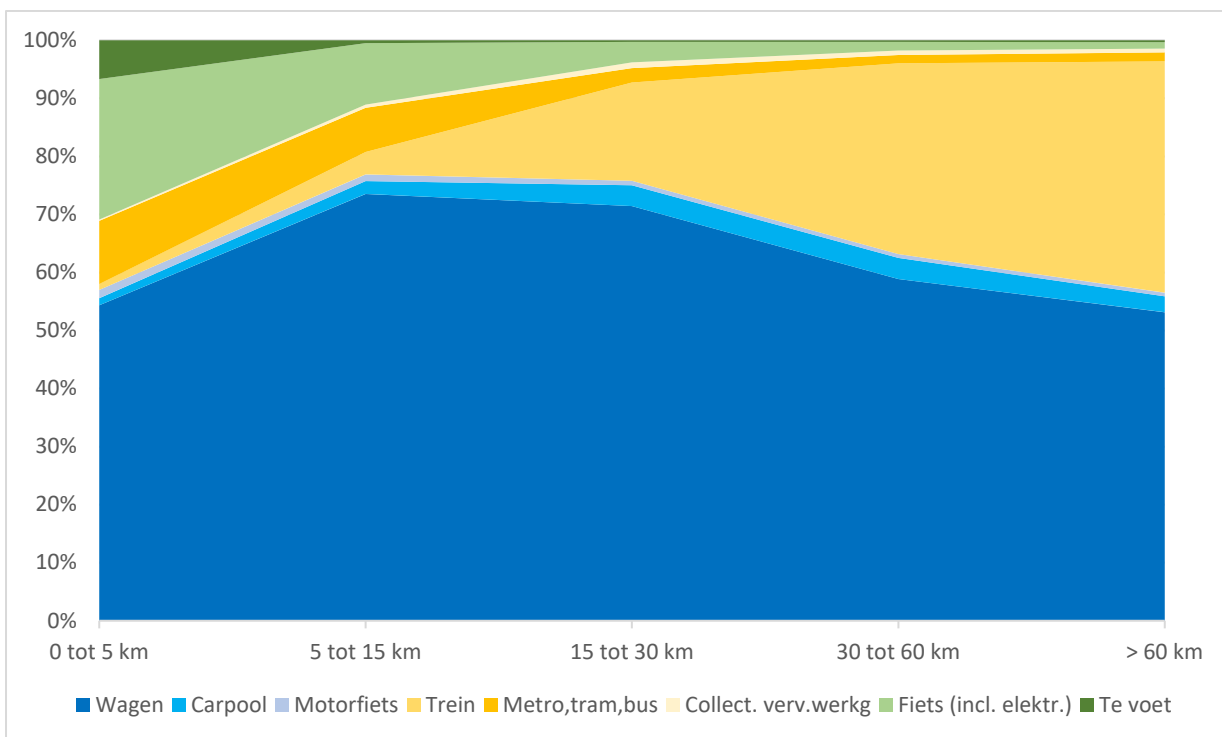
FIGUUR 18: MODALE VERDELING VOLGENS DE WOON-WERKAFSTANDEN

Tabel 7 toont bij benadering de afstanden van het woon-werkverkeer voor de drie gewesten van het land. **De afstanden van het woon-werkverkeer voor werknemers die in Brussel werken zijn veel groter**, terwijl het verschil voor de werknemers die in Vlaanderen en Wallonië werken minimaal blijft. Voor de Brusselaars zijn de woon-werkafstanden het kortst. Een Waal die in Brussel werkt, legt daarentegen gemiddeld bijna 50 % zoveel kilometers af als een Vlaming.

| Woon-plaats | Werkplek | | | |
|-------------|----------|------------|----------|--------|
| | Brussel | Vlaanderen | Wallonië | België |
| Brussel | 4,3 | 15,3 | 32,5 | 7,2 |
| Vlaanderen | 29,5 | 12,8 | 33,6 | 15,0 |
| Wallonië | 43,9 | 41,1 | 13,4 | 19,4 |
| België | 24,4 | 13,3 | 14,2 | 15,5 |

TABEL 7: GEMIDDELTE WOON-WERKAFSTANDEN VOLGENS WOON-WERKPLAATS

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



FIGUUR 19: MODALE VERDELING VOLGENS WOON-WERKAFSTANDEN

Figuur 19 toont deze verdeling. Het is geen verrassing dat de actieve modi sterker vertegenwoordigd zijn bij de verplaatsingen van minder dan 15 kilometer. Voor grote verplaatsingen gebeurt een aanzienlijk deel echter met de trein (in het bijzonder naar Brussel). **De auto wordt (ongeacht de afstand) vaak gebruikt, 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.

5. VOLGENS DE BEDRIJFSSECTOR

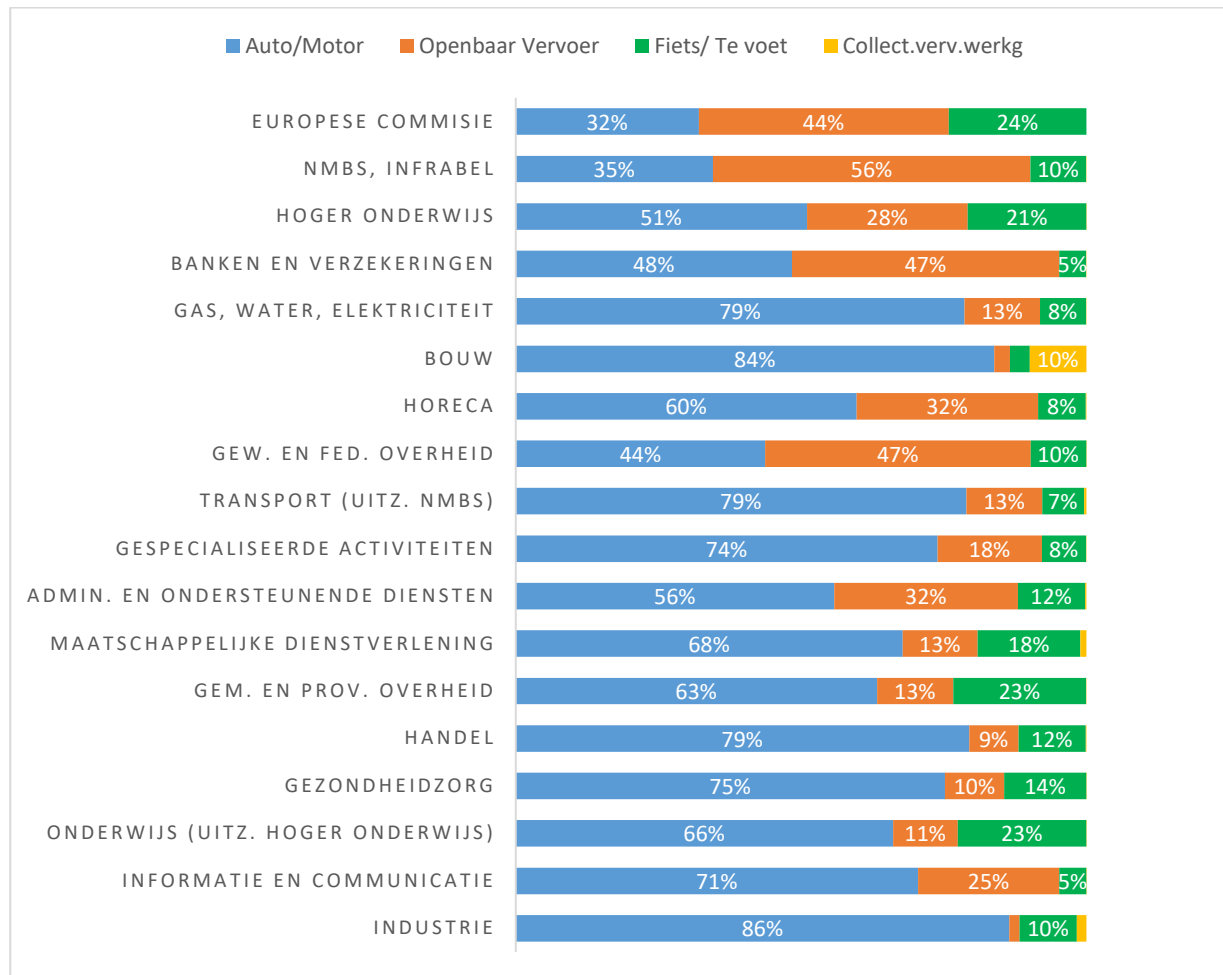
De ondernemingen die deelnemen aan de diagnostiek over het woon-werkverkeer, zijn zeer uiteenlopend. In dit deel worden de resultaten weergegeven volgens de bedrijfssector. Voor dit onderscheid baseren we ons op de NACE-code, hoewel een herindeling nodig was om de groepen relatief homogeen te maken.

Zoals uit figuur 20 blijkt, **vertonen de verschillende sectoren zeer verschillende profielen, door hun geografische ligging en de herkomst van hun werknemers, de organisatie van het werk of het mobiliteitsbeleid.** De toegang tot het openbaar vervoer is natuurlijk zeer goed 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 het vaakst in de gemeente zelf wonen, hebben de vestigingen 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.

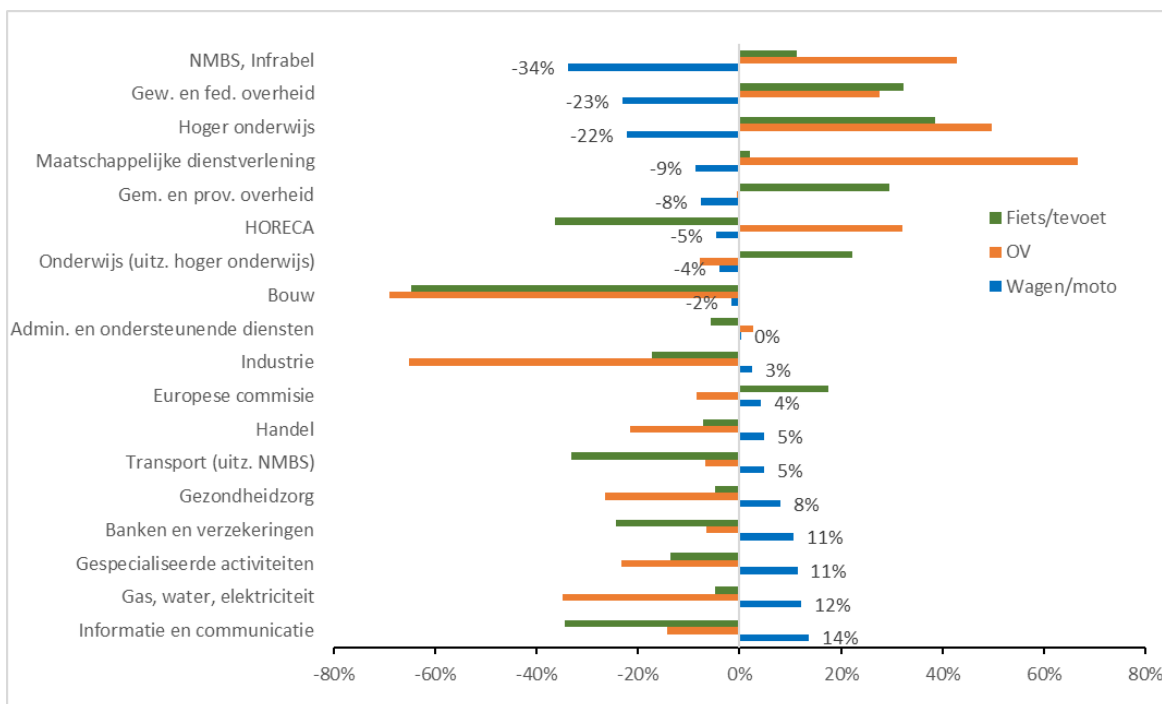
Deze verschillen verklaren voor een deel de resultaten in figuur 20. Zo hebben ondernemingen uit de bank- en verzekeringswereld vaak een kleiner percentage werknemers die met de auto naar het werk komen dan het nationale gemiddelde. De besturen boeken ook goede resultaten, vooral dan de regionale en federale besturen, waar één werknemer op twee het openbaar vervoer gebruikt.



FIGUUR 20: 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 21 gemaakt.

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 21: INVLOED VAN DE BEDRIJFSSECTOR OP DE MODALE VERDELING

Dit levert uiteenlopende trends op. Zo stellen we vast dat in de bank- en verzekeringssector, waar het percentage werknemers dat de auto gebruikt veel lager ligt dan het nationale gemiddelde, maar ook vaak bedrijfswagens aanbieden, in werkelijkheid minder goede resultaten boekt dan men zou verwachten, gezien de ligging van hun vestigingseenheden. In de bouwsector bijvoorbeeld komt het aantal autogebruikers min of meer wel overeen met de geografische ligging, dankzij het gebruik van door de werkgevers zelf georganiseerd collectief vervoer.

Werknemers die bij de overheid werken (op elk niveau) of in het onderwijs staan, zijn minder geneigd om de auto te gebruiken, in vergelijking met werknemers in andere sectoren. We hebben de resultaten van publieke instellingen vergeleken met privébedrijven, rekening houdend met de woon-werkafstand, de bereikbaarheid van het openbaar vervoer en het gewest. In de privésector gebruikt 5 % meer de wagen/motorfiets dan in de publieke sector. We zien ook dat collectief vervoer voornamelijk in de privésector georganiseerd wordt.

| Vervoerswijze | Privé |
|----------------------------|-------|
| Wagen/moto/carpool | +5 % |
| Openbaar Vervoer | -15 % |
| Fiets/te voet | -13 % |
| Collectief verv. werkgever | +20 % |

TABEL 8: MODALE VERDELING VAN DE PRIVE SECTOR IN VERGELIJKING MET DE PUBLIEKE SECTOR

6. VOLGENS HET GESLACHT

Volgens de adviezen van de CRB-NAR bleef in de enquête van 2017, de **vraag** om de **vervoerswijzen op te splitsen per geslacht facultatief**. In het kader van de voorbereiding van de 2020-editie, heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer het Instituut voor de Gelijkheid van Vrouwen en Mannen (IGVM) om advies gevraagd over dit onderwerp. Het IGVM heeft een advies uitgebracht ten gunste van de uitsplitsing naar geslacht, dat aan de sociale partners van de CRB-NAR is doorgegeven. Dit advies is echter niet bindend (Advies 2018/A014).

Om de administratieve last voor de werkgever in Brussel te verlichten, worden de gegevens i.v.m. de bedrijfsvervoerplannen ook gebruikt in de federale diagnostiek over de woon-werkverplaatsingen. Om de enquêtes op elkaar af te stemmen, heeft het Brusselse gewest voor het eerst de facultatieve vraag om de vervoerswijze op te splitsen per geslacht ook opgenomen in zijn vragenlijst van 2017.

De in 2017 verzamelde cijfers geven een participatiegraad van 29 % aan voor een totaal van 444.377 mannelijke en vrouwelijke werknemers.

| Vervoerswijze | BELGIË | | | BRUSSEL | | | VLAANDEREN | | | WALLONIË | | |
|-------------------------|--------|-------|--------------|---------|-------|--------------|------------|-------|--------------|----------|-------|--------------|
| | Man | Vrouw | %-p. | Man | Vrouw | %-p. | Man | Vrouw | %-p. | Man | Vrouw | %-p. |
| Wagen (alleen) | 66,9% | 68,3% | +1,3% | 38,5% | 31,3% | -7,2% | 67,9% | 68,7% | +0,9% | 87,0% | 88,0% | +1,0% |
| Carpool | 3,3% | 1,5% | -1,9% | 1,1% | 0,8% | -0,3% | 3,8% | 1,5% | -2,3% | 3,4% | 1,6% | -1,8% |
| Motorfiets | 1,8% | 0,5% | -1,2% | 2,6% | 0,3% | -2,3% | 1,7% | 0,6% | -1,2% | 1,1% | 0,4% | -0,7% |
| Collect Verv wg | 0,7% | 0,2% | -0,5% | 0,1% | 0,6% | +0,6% | 0,9% | 0,1% | -0,7% | 0,5% | 0,1% | -0,4% |
| Trein | 8,7% | 8,7% | +0,0% | 36,0% | 40,6% | +4,6% | 4,4% | 4,9% | +0,5% | 2,3% | 2,5% | +0,3% |
| Metro, tram, bus | 4,8% | 6,5% | +1,6% | 16,7% | 22,2% | +5,5% | 2,9% | 4,5% | +1,6% | 2,2% | 3,7% | +1,5% |
| Fiets | 12,4% | 12,2% | -0,2% | 3,2% | 2,1% | -1,2% | 17,3% | 17,6% | +0,3% | 1,8% | 0,8% | -0,9% |
| Te voet | 1,4% | 2,2% | +0,8% | 1,8% | 2,0% | +0,3% | 1,2% | 2,0% | +0,8% | 1,7% | 2,9% | +1,1% |

TABEL 9: MODALE VERDELING VOLGENS GESLACHT

Tabel 9 bevat de resultaten van de modale verdeling voor mannen en vrouwen. Om praktische redenen wensen we het verschil uit te drukken in procentpunten (%-punt).

Vrouwen gebruiken in het algemeen iets vaker de wagen en het openbaar vervoer, maken minder gebruik van carpooling en gaan vaker te voet. De grootste verschillen tussen mannen en vrouwen zijn er voor het gebruik van de motorfiets en het collectief vervoer georganiseerd door de werkgever. Er zijn meer dan 3 keer zo veel mannen die van deze vervoermiddelen gebruik maken. We moeten deze laatste verschillen echter relativeren. Ook minder dan één op 50 mannen maakt gebruik van de motorfiets en slechts één op 150 mannen doet beroep op het collectief vervoer van de werkgever. Deze laatste vervoerswijze komt vooral voor in de bouwsector.

Een meer diepgaande analyse per gewest toont bijkomende verschillen. Het percentage vrouwen dat in België met de wagen naar het werk gaat, is ongeveer gelijk aan het percentage mannen. Toch is dit niet zo voor de verplaatsingen in en naar Brussel. 31,3 % van de vrouwen die in Brussel werken, verplaatst zich met de wagen naar het werk, terwijl dit 38,5 % van de mannen bedraagt.

Tot slot gaan er in Vlaanderen ongeveer evenveel vrouwen als mannen met de fiets naar het werk. Daarentegen, in Brussel zijn slechts twee op de vijf fietsers een vrouw en in Wallonië is dit zelfs minder dan één op de drie.

Aangezien de federale diagnostiek woon-werkverkeer sinds 2014 toelaat de vervoerswijze op te splitsen per geslacht (facultatieve vraag), terwijl het Brussels bedrijfsvervoersplan in 2014 nog geen gegevens volgens geslacht bevatte, berekenen we de evolutie tussen 2014 en 2017 zonder de gegevens van Brussel.

| | 2014 | | | 2017 | | | Evolutie |
|----------------------------------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|--------------|
| | Man | Vrouw | %-punt | Man | Vrouw | %-punt | %-punt |
| Wagen (alleen) | 71,5% | 72,7% | +1,2% | 71,0% | 72,1% | +1,0% | -0,2% |
| Carpool | 4,4% | 1,6% | -2,8% | 3,6% | 1,5% | -2,1% | -0,7% |
| Motorfiets | 1,8% | 0,5% | -1,2% | 1,6% | 0,5% | -1,1% | -0,1% |
| Collectief vervoer werkg. | 5,1% | 5,7% | +0,6% | 4,7% | 5,3% | +0,5% | -0,1% |
| Trein | 3,1% | 5,5% | +2,4% | 3,3% | 5,1% | +1,8% | -0,6% |
| Metro, tram, bus | 1,2% | 0,2% | -1,0% | 0,8% | 0,1% | -0,6% | -0,4% |
| Fiets | 11,2% | 10,4% | -0,7% | 13,5% | 13,1% | -0,4% | -0,3% |
| Te voet | 1,7% | 3,3% | +1,5% | 1,4% | 2,2% | +0,9% | -0,7% |

TABEL 10: MODALE VERDELING VOLGENS GESLACHT 2014-2017 ZONDER BRUSSEL

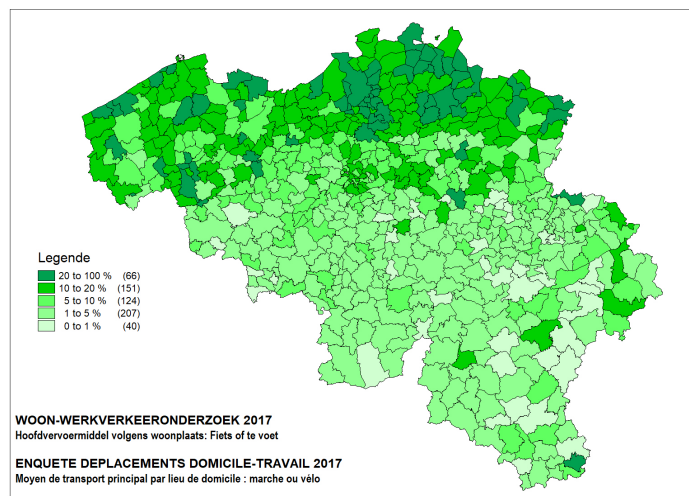
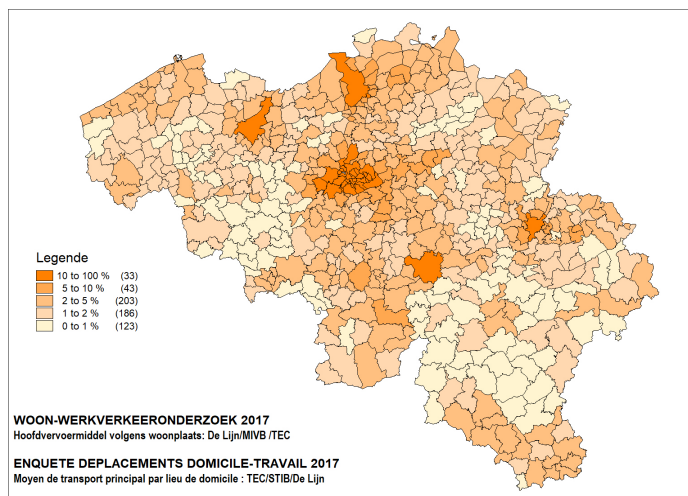
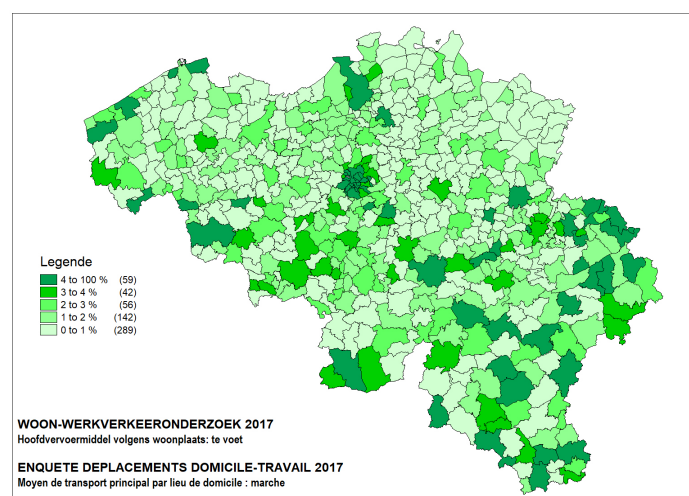
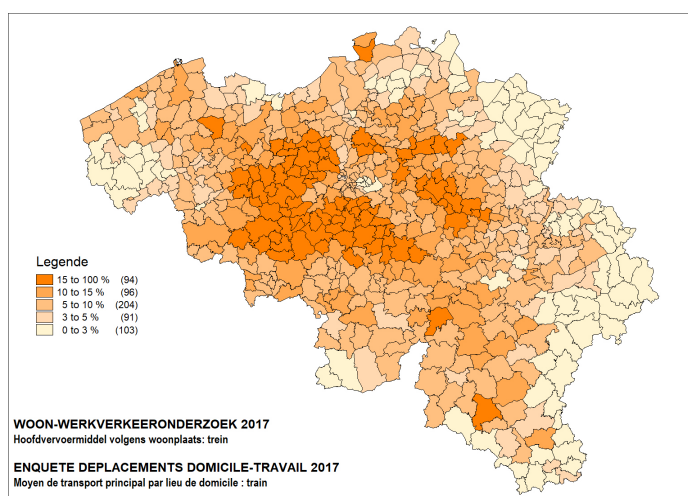
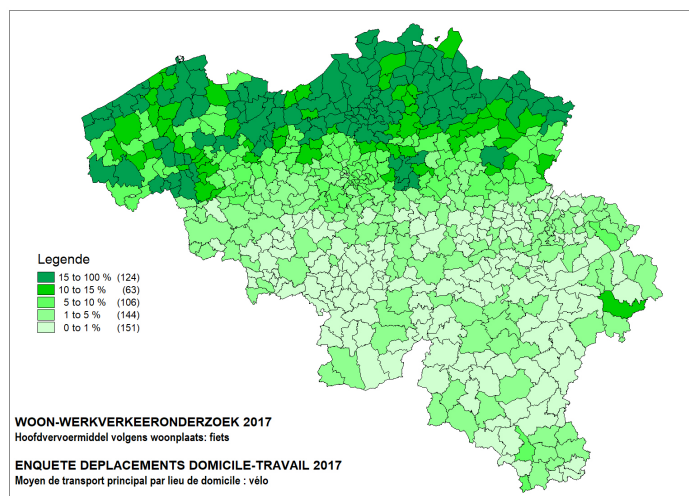
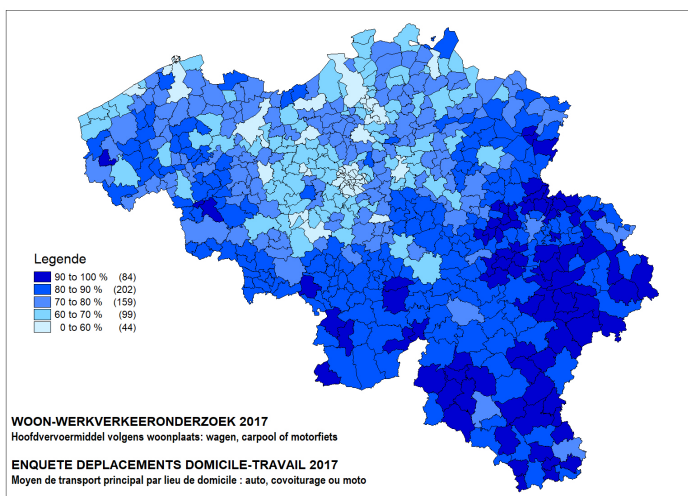
Met of zonder de gegevens van Brussel zien we dezelfde trends. Meer vrouwen gebruiken de wagen, het openbaar vervoer en gaan te voet. **Concluderend kunnen we stellen dat er sinds 2014 voor alle modi een lichte daling is tussen het verschil in de vervoerswijzen gekozen door mannen en vrouwen. Zowel vrouwen als mannen evolueerden naar meer duurzame vervoermiddelen.**

Aangezien de vraag facultatief was, moeten we de resultaten met de nodige voorzichtigheid bekijken. Het is echter onzeker of de antwoorden voldoende representatief waren om bepaalde relatief kleine verschillen te bevestigen.

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 werkplek te bekomen, maar ook volgens de woonplaats. De onderstaande kaarten zijn volgens deze laatste methode opgemaakt.

Deze kaarten kunnen sterk verschillen t.o.v. de kaarten opgemaakt via de werkplek. 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.



FIGUUR 22: MODALE VERDELING VOLGENS WOONPLAATS

III. MOBILITEITSBELEID VAN WERKGEVERS

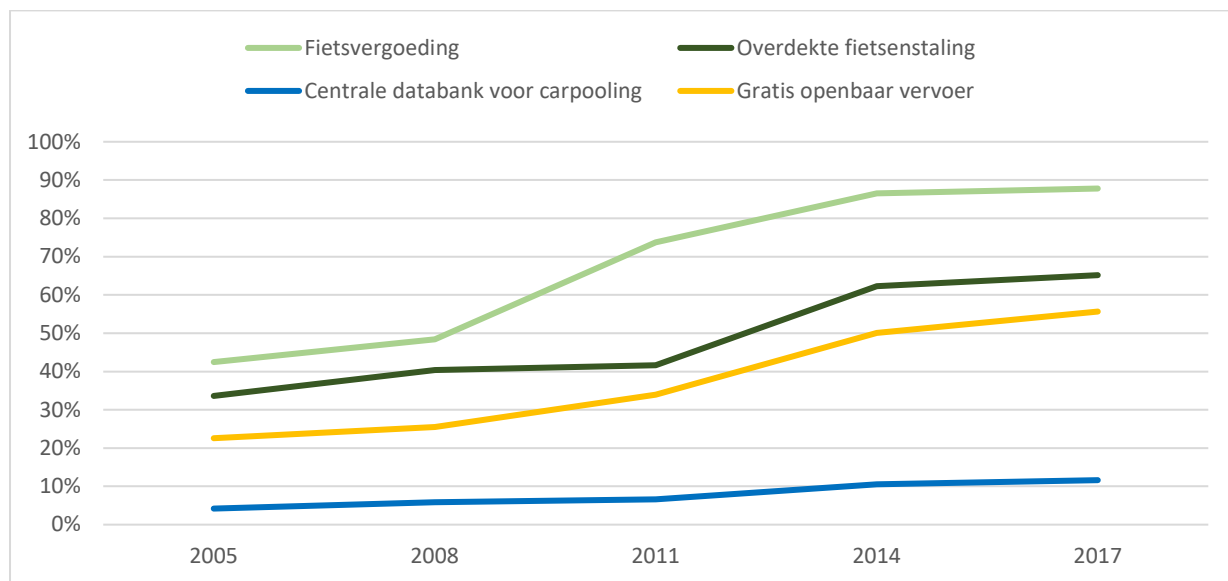
8. DOOR DE WERKGEVERS GENOMEN MAATREGELEN

In het vorige hoofdstuk zagen we dat de locatie van ondernemingen en de herkomst van hun werknemers een zeer grote impact op hun resultaten hebben wat de modale verdeling betreft, maar natuurlijk zijn er meerdere factoren die meespelen bij de keuze van het vervoermiddel bij de 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**, sinds de eerste enquête sterk **zijn toegenomen**. De functie van "mobiliteitscoördinator" komt steeds vaker voor, er zijn steeds meer opleidingen en conferenties rond dit thema. 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 van de diagnostiek van 2017, het aantal vestigingseenheden waarvoor de maatregel werd genomen, en het aantal betrokken werknemers. Deze maatregelen omvatten niet alleen financiële stimuli, maar ook sensibiliseringsacties. Het toepassen van telewerk of thuiswerk, het wagen- en parkingbeleid worden hieronder behandeld.

De vergelijking met het aantal maatregelen dat de vorige jaren werd genomen, is in bepaalde gevallen moeilijk te maken aangezien soms de omschrijvingen werden veranderd. De voorbeelden in figuur 23 illustreren niettemin de constante stijging van het aantal genomen maatregelen. Terwijl de fietsvergoeding blijft stijgen, neemt vooral de tussenkomst in de kosten voor openbaar vervoer toe.



FIGUUR 23: EVOLUTIE VAN HET AANTAL DOOR DE WERKGEVERS GENOMEN MAATREGELEN VAN 2005 TOT 2017

Het aantal genomen maatregelen varieert naargelang bepaalde criteria zoals het gewest, de bereikbaarheid via het openbaar vervoer of de bedrijfssector.

Tenzij anders vermeld zijn de onderstaande cijfers altijd gewogen volgens 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.

We stellen vast dat vooral de Brusselse werkgevers meer maatregelen nemen om meer duurzame vervoerswijzen aan te moedigen. Dit komt enerzijds omdat de grotere werkgevers in Brussel de wettelijke verplichting hebben een aantal maatregelen te implementeren. Anderzijds hebben deze maatregelen in de grote steden vaak meer zin. Door o.a. de goede toegankelijkheid met het openbaar vervoer, de file- en parkeerproblemen zijn de duurzame vervoerswijzen in de grote steden vaak een beter alternatief dan de wagen.

FIETSMATREGELEN

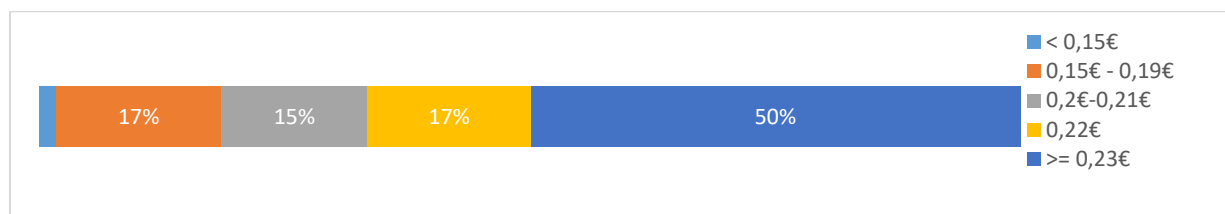
| Maatregel | %vest. | %wn. |
|---|--------|------|
| Fietsvergoeding | 88 % | 84 % |
| Bedrijfsfietsen ter beschikking | 12 % | 14 % |
| Beveiligde toegang tot de fietsenstallingen | 41 % | 62 % |
| Sensibiliseringscampagne | 27 % | 40 % |
| Overdekte fietsenstallingen voorzien | 65 % | 84 % |
| Kleedruimtes voor fietsers | 62 % | 80 % |
| Douches beschikbaar | 57 % | 80 % |
| Fietsonderhoudsdienst in de vestiging | 5 % | 14 % |
| Verlening van fietsbijstand | 8 % | 13 % |

TABEL 11: FIETSMATREGELEN

| Maatregel | Brussel | Vlaanderen | Wallonië |
|---|---------|------------|----------|
| Fietsvergoeding | 76 % | 89 % | 78 % |
| Bedrijfsfietsen ter beschikking | 12 % | 17 % | 9 % |
| Beveiligde toegang tot de fietsenstallingen | 84 % | 57 % | 53 % |
| Sensibiliseringscampagne | 49 % | 42 % | 28 % |
| Overdekte fietsenstallingen voorzien | 93 % | 88 % | 65 % |
| Kleedruimtes voor fietsers | 84 % | 80 % | 74 % |
| Douches beschikbaar | 87 % | 80 % | 72 % |
| Fietsonderhoudsdienst in de vestiging | 23 % | 13 % | 8 % |
| Verlening van fietsbijstand | 10 % | 15 % | 7 % |

TABEL 12: FIETSMATREGELEN (GEWOGEN VOLGENS HET AANTAL WERKNEMERS OP DE VESTIGINGSEENHEID)

De **populairste maatregel** bij de werkgevers om het fietsen te stimuleren, blijft net zoals in 2014 de mogelijkheid **voor fietsers om een vergoeding te krijgen voor hun verplaatsingen**. In Vlaanderen kunnen bijna negen op de tien betrokken werknemers een fietsvergoeding aanvragen. De meeste werkgevers passen de fietsvergoeding aan volgens het fiscaal maximaal vrijgestelde bedrag.



FIGUUR 24 : BEDRAG FIETSVERGODING BIJ DE WERKGEVERS DIE DEZE VOORSTELLEN

In België bestaan voor vier op de vijf betrokken werknemers voorzieningen zoals overdekte fietsenstallingen, kleedkamers en douches. Er moet echter worden opgemerkt dat de aanwezigheid van overdekte fietsenstallingen minder vaak voorkomt in Wallonië. (De werkgevers waar een overdekte fietsenstalling aanwezig is, vertegenwoordigen 65% van de werknemers

tegenover 88% in Vlaanderen). Het gebrek aan dergelijke fietsenstallingen kan echter een grote belemmering vormen voor het fietsen.

Ondanks het feit dat er in Brussel nog steeds veel minder fietsers zijn dan in Vlaanderen, nemen de **werkgevers in Brussel** toch relatief **veel initiatieven** om het **fietsgebruik** te stimuleren. Een verklaring is dat grote werkgevers in Brussel wettelijk verplicht zijn om beveiligde fietsenstallingen aan te leggen en hun werknemers bewust te maken van duurzame vervoerswijzen. De maatregelen die de Brusselse werkgevers nemen zijn één van de factoren die de sterke stijging van het aantal fietsers in Brussel verklaren.

MAATREGELEN VOOR CARPOOLING

| Maatregel | %vest. | %wn. |
|---|--------|------|
| Verspreiding van informatie over carpooling | 14 % | 32 % |
| Aansluiting op een externe databank | 8 % | 20 % |
| Interne carpooldatabank of samen met andere bedrijven in de buurt | 8 % | 18 % |
| Gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers | 4 % | 13 % |

TABEL 13: CARPOOLING MAATREGELEN

| Maatregel | Brussel | Vlaanderen | Wallonië |
|---|---------|------------|----------|
| Verspreiding van informatie over carpooling | 55 % | 26 % | 27 % |
| Aansluiting op een externe databank | 38 % | 15 % | 17 % |
| Interne carpooldatabank of samen met andere bedrijven in de buurt | 26 % | 17 % | 16 % |
| Gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers | 15 % | 12 % | 12 % |

TABEL 14: CARPOOLING MAATREGELEN (GEWOGEN VOLGENS HET AANTAL WERKNEMERS OP DE VESTIGINGSEENHEID)

Een databank is essentieel om carpooling te stimuleren. 11 % van de werkgevers in België maakt gebruik van een interne of externe databank voor carpooling.

Carpooling is pas mogelijk wanneer er voldoende werknemers zijn die een gelijkaardig deel van het traject van en naar het werk afleggen. Bij de grote werkgevers en in de grote steden is het potentieel van carpooling dan ook groter. Het is niet verwonderlijk dat op deze plaatsen ook meer carpoolmaatregelen genomen worden. Het percentage werknemers met de mogelijkheid om gebruik te maken van een externe databank voor carpooling, ligt meer dan twee keer zo hoog voor de werknemers die in Brussel tewerkgesteld zijn dan voor diegene die in de rest van het land werken.

MAATREGELEN VOOR GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

| Maatregel | %vest. | %wn. |
|--|--------|------|
| Gratis openbaar vervoer | 56 % | 58 % |
| Tussenkost kosten openbaar vervoer hoger dan het minimum (CAO 19octies) | 12 % | 16 % |
| Tussenkost kosten openbaar vervoer gelijk aan het minimum (CAO 19octies) | 32 % | 27 % |
| Verspreiden van informatie over openbaar vervoer | 32 % | 47 % |
| Stimuleren gebruik van openbaar vervoer voor dienstverplaatsingen | 27 % | 35 % |
| Regelmatig overleg met de openbaar vervoersmaatschappijen | 10 % | 21 % |
| Organiseren van collectief vervoer door de werkgever | 4 % | 10 % |

TABEL 15: MAATREGELEN GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

| Maatregel | Brussel | Vlaanderen | Wallonië |
|--|---------|------------|----------|
| Gratis openbaar vervoer | 65 % | 58 % | 51 % |
| Tussenkost kosten openbaar vervoer hoger dan min.(CAO 19octies) | 27 % | 13 % | 13 % |
| Tussenkost kosten openbaar vervoer is gelijk aan min. (CAO 19octies) | 8 % | 29 % | 36 % |
| Verspreiden van informatie over openbaar vervoer | 79 % | 41 % | 38 % |
| Stimuleren gebruik van openbaar vervoer voor dienstverplaatsingen | 61 % | 33 % | 17 % |
| Regelmatig overleg met de openbaar vervoersmaatschappijen | 23 % | 20 % | 22 % |
| Organiseren van collectief vervoer door de werkgever | 13 % | 9 % | 11 % |

TABEL 16: MAATREGELEN GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER (GEWOGEN VOLGENS HET AANTAL WERKNEMERS OP DEVESTIGINGSEENHEID)

Het is noodzakelijk om de organisatie van collectief vervoer door de werkgever zelf, apart te bekijken. Collectief vervoer wordt vaak georganiseerd door zeer specifieke ondernemingen. Zoals reeds blijkt uit de modale verdeling per sector is deze vervoerswijze vooral van toepassing in de bouwsector.

De meest populaire maatregel in 2017 blijft het gratis openbaar vervoer, die steeds frequenter wordt. Ruim meer dan de helft van de werkgevers (56 %) biedt gratis openbaar vervoer aan.

In 2017 was er een nieuwe vraag in de vragenlijst over de mate waarin de werkgevers tussen komen in de kosten van het openbaar vervoer voor woon-werkverplaatsingen (in vergelijking met het minimum voorzien in CAO 19octies). 92 % van de werknemers die in Brussel werken, heeft de mogelijkheid een grotere vergoeding te ontvangen dan het wettelijke minimumbedrag. We kunnen dit in verband brengen met de verplichte maatregelen die opgelegd zijn door het Brussels gewest aan de grote werkgevers.

Andere maatregelen zoals de verspreiding van informatie over het openbaar vervoer (47 % werknemers), evenals het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer voor dienstverplaatsingen (35 % werknemers) zijn niet ongewoon. 10 % van de werkgevers (die 21 % van de werknemers vertegenwoordigen) overlegt regelmatig met de openbare vervoersmaatschappijen.

ANDERE MAATREGELEN

| Maatregel | %vest. | %wn. |
|---|--------|------|
| Samenwerking met bedrijven of Kamer van Koophandel | 8 % | 18 % |
| Samenwerking met de gewestelijke administratie | 9 % | 20 % |
| Samenwerking met de gemeentelijke administratie | 17 % | 27 % |
| Realisatie van een bedrijfsvervoerplan | 15 % | 29 % |
| Mobiliteitscoördinator | 18 % | 33 % |
| Betalend parkeren voor de werknemers | 5 % | 7 % |
| Aanwezigheid van oplaadpunten voor elektrische wagens | 11 % | 23 % |
| Verhuispremies voor werknemers die dicht bij het werk gaan wonen | 1 % | 2 % |
| Gewestelijke of lokale financiële maatregelen | 5 % | 8 % |
| Een sensibiliseringsactie i.v.m. mobiliteit organiseren | 27 % | 43 % |
| Multimodaal bereikbaarheidsplan | 13 % | 30 % |
| Cumuleren verschillende werkgeversbijdragen meerdere vervoersmodi | 24 % | 34 % |

TABEL 17: ANDERE MAATREGELEN

| Maatregel | Brussel | Vlaanderen | Wallonië |
|---|---------|------------|----------|
| Samenwerking met bedrijven of Kamer van Koophandel | 25 % | 16 % | 17 % |
| Samenwerking met de gewestelijke administratie | 33 % | 16 % | 21 % |
| Samenwerking met de gemeentelijke administratie | 27 % | 26 % | 28 % |
| Realisatie van een bedrijfsvervoerplan | 90 % | 15 % | 19 % |
| Mobiliteitscoördinator | 72 % | 25 % | 24 % |
| Betalend parkeren voor de werknemers | 18 % | 4 % | 5 % |
| Aanwezigheid van oplaadpunten voor elektrische wagens | 41 % | 22 % | 11 % |
| Verhuispremies voor werknemers die dicht bij het werk gaan wonen | 5 % | 0 % | 2 % |
| Gewestelijke of lokale financiële maatregelen | 12 % | 8 % | 5 % |
| Een sensibiliseringsactie i.v.m. mobiliteit organiseren | 76 % | 37 % | 34 % |
| Multimodaal bereikbaarheidsplan | 79 % | 19 % | 20 % |
| Cumuleren verschillende werkgeversbijdragen meerdere vervoersmodi | 67 % | 28 % | 23 % |

TABEL 18: ANDERE MAATREGELEN (GEWOGEN VOLGENS HET AANTAL WERKNEMERS OP DE VESTIGINGSEENHEID)

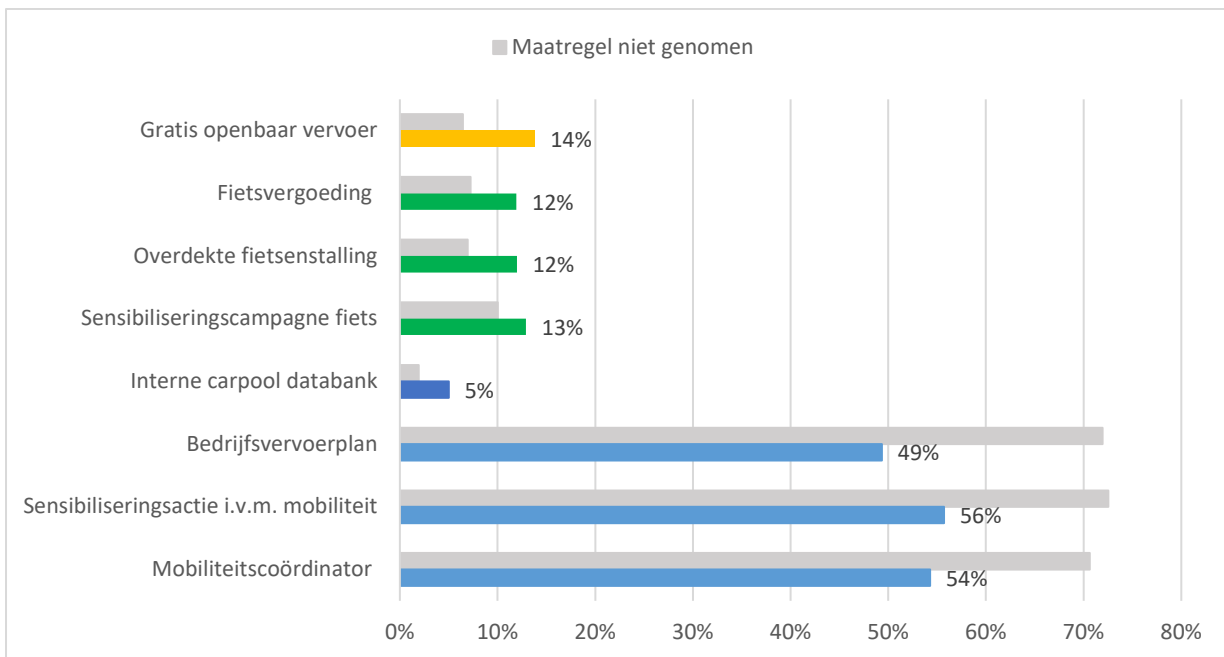
De werkgevers nemen ook andere maatregelen ten voordele van een meer duurzame mobiliteit.

Bovenaan de lijst van meest populaire maatregelen in België staan het organiseren van een sensibiliseringsactie i.v.m. mobiliteit (impact op 43 % van de werknemers), gevolgd door de mogelijkheid verschillende werkgeversbijdragen voor verschillende vervoersmodi te cumuleren (34 % van de werknemers) en het aanstellen van een mobiliteitscoördinator (33 % van de werknemers).

De Brusselse werkgevers nemen meer maatregelen, o.a. het opstellen van een bedrijfsvervoerplan en de terbeschikkingstelling van een multimodaal toegangsplan. Deze twee maatregelen zijn verplicht voor de grotere werkgevers in Brussel en vallen buiten de top vijf van maatregelen in Vlaanderen en Wallonië.

Ondanks dat het park van de elektrische bedrijfswagens nog zeer klein is, hebben meer dan één op de tien werkgevers reeds voorzieningen voor het opladen van elektrische wagens. Dit zijn vooral grotere werkgevers die in Brussel 41 % en in Vlaanderen 22 % van de werknemers tewerkstellen.

Om een idee van de impact van de maatregel te hebben, kunnen we de modale verdeling bij de werkgevers die een maatregel nemen vergelijken met diegene die dezelfde maatregel niet nemen. Figuur 25 toont de voornaamste maatregelen uit de vragenlijst.



FIGUUR 25: IMPACT VAN DE VOORNAAMSTE MAATREGELLEN OP DE MODALE VERDELING

We zien dat alle maatregelen een positief effect hebben. Bij de werkgevers die gratis openbaar vervoer aanbieden, komt 14 % van de werknemers met het openbaar vervoer (oranje balk) terwijl dit slechts 6 % is bij de werkgevers die dit niet doen (grijze balk). Analoog wordt voor de fietsmaatregelen de impact op het fietsgebruik getoond. Bij de werkgevers die een fietsvergoeding aanbieden komt 12 % van de werknemers met de fiets (groene balk) terwijl dit voor de andere werkgevers slechts 7 % bedraagt.

Werkgevers die over een interne carpooldatabank beschikken, hebben 5 % carpoolers tegenover 2 % voor de andere werkgevers.

Bij de andere maatregelen wordt de impact op het wagengebruik weergegeven. Zo komt bij de werkgevers die een bedrijfsvervoerplan opstellen slechts 49 % van de werknemers met de wagen. Voor de overige werkgevers bedraagt dit 72 %.

Deze cijfers moeten echter gerelativeerd worden. Er zijn verschillende andere factoren die een invloed hebben op deze resultaten, zoals bijvoorbeeld de verplichtingen opgelegd door het Brussels gewest.

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 voor het openbaar vervoer, de afstanden van het woon-werkverkeer en het gewest van de werkplek. Dit wordt in de volgende tabel gedaan.

| Maatregel | Impact |
|---|----------------|
| Gratis openbaar vervoer | +14 % O.V. |
| Fietsvergoeding | + 36 % fiets |
| Overdekte fietsenstalling | +28 % fiets |
| Sensibiliseringscampagne fiets | +21 % fiets |
| Interne carpooldatabank | +114 % carpool |
| Gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers | +112 % carpool |
| Bedrijfsvervoerplan | - 8 % wagen |
| Betalend parkeren voor de werknemers | -7 % wagen |
| Sensibiliseringsactie i.v.m. mobiliteit organiseren | -6 % wagen |
| Mobiliteitscoördinator | - 2 % wagen |
| Strategie verminderen afgelegde km en/of CO2-uitstoot | -2 % wagen |

TABEL 19: IMPACT VAN DE VOORNAAMSTE MAATREGELEN REKENING HOUDEND MET BELANGRIJKE ANDERE FACTOREN

Ook via deze methode hebben alle maatregelen een positief effect. De maatregelen met de grootste impact op het wagengebruik zijn: het opstellen van een bedrijfsvervoerplan (-8 %), betalend parkeren (-7 %) en sensibiliseringsacties (-6 %). De fietsvergoeding (+36 %) blijkt een grote stimulans voor het fietsgebruik. Overdekte fietsenstallingen zijn van groot belang voor het fietsgebruik (+28 % fietsers). We zien 14 % meer gebruikers van het openbaar vervoer wanneer dit gratis aangeboden wordt aan de werknemers. Ten slotte, werkgevers met een interne carpooldatabank hebben meer dan dubbel zo veel carpoolers.

Ook met deze laatste berekeningswijze blijven er verschillende factoren een rol spelen die we zonder verdere analyses niet allemaal apart kunnen isoleren. Terwijl de genomen maatregelen wel degelijk een positieve impact hebben, blijft het precies kwantificeren hiervan een moeilijke oefening.

9. DE MAATREGELEN DIE VERBAND HOUDEN MET HET WAGENGEBRUIK

Het wagenbeleid van de werkgever is een bepalende factor voor het woon-werkverkeer. **De resultaten tonen aan dat de werkgevers hun ecologische voetafdruk proberen te beperken.** Zo levert praktisch één op de vijf werkgevers reeds inspanningen voor de vergroening van de impact van het wagenpark.

| Wagenbeleid | %vest. | %wn. |
|--|--------|------|
| Kilometervergoeding privévoertuig voor woon-werkverplaatsingen | 26 % | 30 % |
| Werkgever biedt bedrijfswagens aan | 43 % | 62 % |
| Strategie ter vermindering afgelegde kilometers en/of de CO2 -uitstoot | 19 % | 27 % |

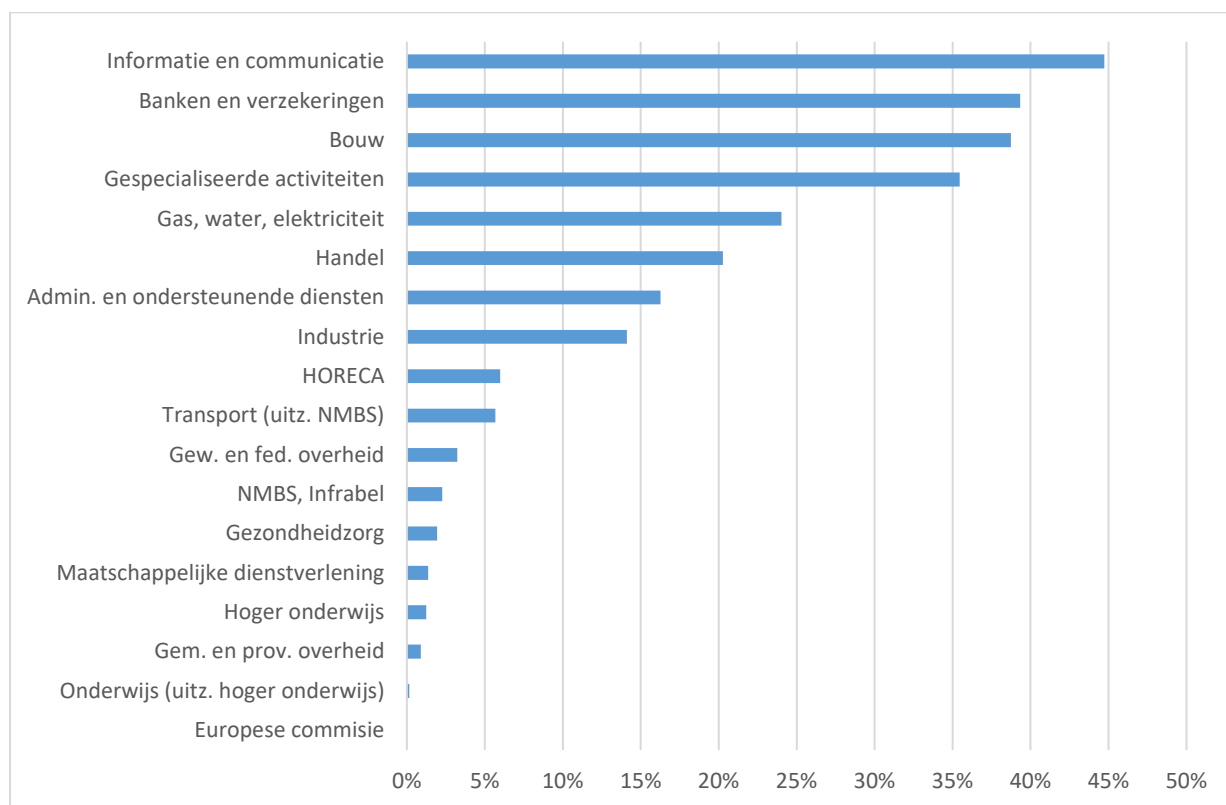
TABEL 20: MOBILITEITSBELEID WAGEN

| Wagenbeleid | Brussel | Vlaanderen | Wallonië |
|--|---------|------------|----------|
| Kilometervergoeding privévoertuig voor woon-werkverplaatsingen | 40 % | 28 % | 25 % |
| Werkgever biedt bedrijfswagens aan | 62 % | 64 % | 58 % |
| Strategie ter vermindering afgelegde kilometers en/of de CO2 -uitstoot | 45 % | 22 % | 24 % |

TABEL 21: MOBILITEITSBELEID WAGEN (GEWOGEN VOLGENS HET AANTAL WERKNEMERS OP DE VESTIGINGSEENHEID)

De bedrijfswagen wordt aangeboden op 43 % van de werkplaatsen (die samen 62 % van de werknemers vertegenwoordigen). Bij de werkgevers die deel uitmaken van de diagnostiek heeft meer dan één op 10 werknemers (10,9 %) ook effectief een bedrijfswagen (17,5 % bij de werkgevers die dit aanbieden). **Het aandeel elektrische bedrijfswagens is nog beperkt tot minder dan één op 150 (0,61 %).** Ongeveer één op vier werkgevers in Vlaanderen en Wallonië biedt een

kilometervergoeding aan voor het gebruik van het privévoertuig in het kader van woon-werkverkeer. Bij de Brusselse werkgevers ligt dit veel hoger.



FIGUUR 26: AANTAL BEDRIJFSWAGENS PER WERKNEMER VOLGENS BEDRIJFSSECTOR

Figuur 26 toont aan dat **het bezit van een bedrijfswagen sterk afhankelijk van de sector**. We zien dat er nauwelijks een bedrijfswagen gegeven wordt bij de overheid, in het onderwijs of in de gezondheidszorg. Dit in tegenstelling tot sectoren zoals banken, bouw, gespecialiseerde activiteiten (onderzoek, ...) en de sectoren informatie en communicatie. In deze sector heeft bijna de helft (45 %) een bedrijfswagen.

Sommige werkgevers bieden aanvullende voordelen aan de bezitters van een bedrijfswagen. In tabel 22 wordt het percentage werkgevers weergegeven dat deze voordelen aanbiedt t.o.v. alle vestigingen met bedrijfswagens. In de kolom "%w. park" is het resultaat gewogen volgens het aantal bedrijfswagens.

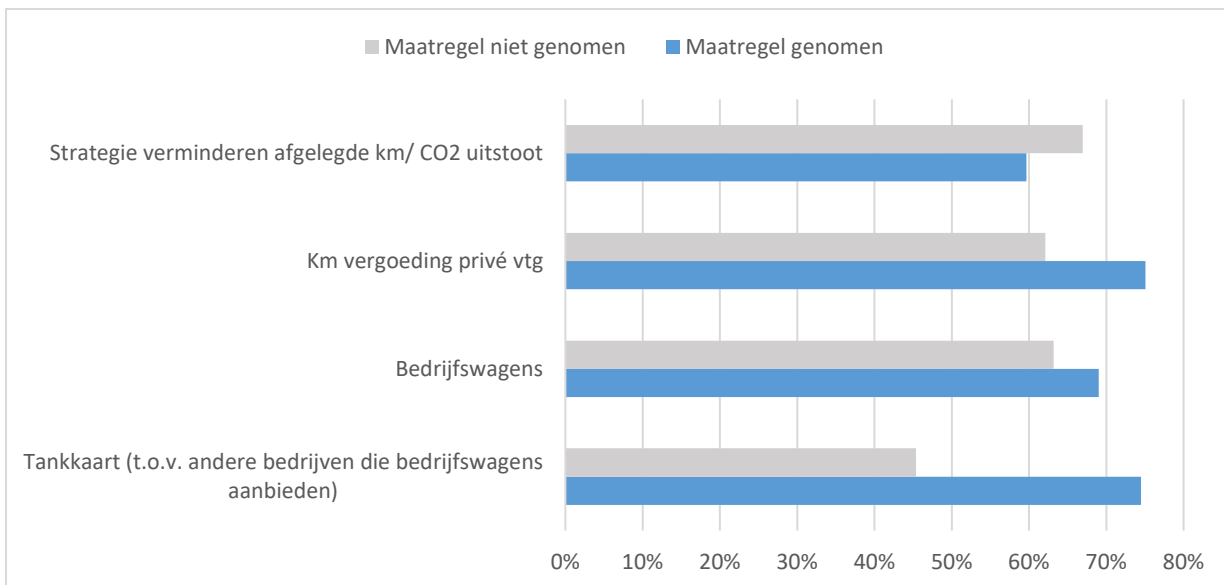
| Aanvullende voordelen bezitters bedrijfswagens | %vest. | %w.park |
|---|--------|---------|
| Toegang tot parking voor bezitter van bedrijfswagen | 75 % | 67 % |
| Tankkaart | 89 % | 79 % |

TABEL 22: AANVULLENDE VOORDELEN VOOR DE BEZITTER VAN EEN BEDRIJFSWAGEN

| Aanvullende voordelen bezitters bedrijfswagens | Brussel | Vlaanderen | Wallonië |
|---|---------|------------|----------|
| Toegang tot parking voor bezitter van bedrijfswagen | 38 % | 82 % | 64 % |
| Tankkaart | 44 % | 93 % | 94 % |

TABEL 23: VOORDELEN VOOR DE BEZITTER VAN EEN BEDRIJFSWAGEN (GEWOGEN VOLGENS HET AANTAL BEDRIJFSWAGENS)

We kunnen de impact van het wagenbeleid bekijken op het wagengebruik. Figuur 27 toont het percentage autosolisten bij de werkgevers die een bepaalde maatregel nemen en deze die dit niet doen.



FIGUUR 27: IMPACT VAN HET WAGENBELEID

Tabel 24 toont een meer realistisch beeld van de impact door de resultaten te vergelijken tussen soortgelijke werkgevers die al dan niet een maatregel nemen.

| Wagenbeleid | Impact |
|--|--------|
| Strategie verminderen afgelegde km en/of CO2-uitstoot | -2 % |
| Km vergoeding privévoertuig | +6 % |
| Bedrijfswagens | +13 % |
| Tankkaart (t.o.v. andere bedrijven die bedrijfswagens aanbieden) | +9 % |

TABEL 24: IMPACT VAN HET WAGENBELEID REKENING HOUDEND MET BELANGRIJKE ANDERE FACTOREN

Wanneer we de werkgevers vergelijken met gelijkaardige afstanden van het woon-werkverkeer, hetzelfde toegankelijkheidsprofiel voor openbaar vervoer en die in hetzelfde gewest liggen, dan zien we dat er 13 % meer werknemers met de wagen komen in de ondernemingen die een bedrijfswagen aanbieden. Toch moeten we voorzichtig zijn met het nemen van conclusies. Er blijven verschillende factoren een rol spelen bij de keuze om de wagen te gebruiken voor de woon-werkverplaatsing. We kunnen deze factoren niet allemaal apart isoleren van het feit of al dan niet een bedrijfswagen wordt aangeboden.

Bijvoorbeeld, werknemers met een bedrijfswagen gebruiken deze soms ook voor dienstverplaatsingen en zijn daardoor in vele gevallen praktisch gezien genooddaakt om zich met deze wagen naar het werk te begeven. Toch is dit niet altijd het geval. Werkgevers kunnen aanvullende voordelen geven om de bezitters van een bedrijfswagen te ontraden deze wagen te gebruiken voor hun woon-werkverplaatsing.

De tabellen 25 en 26 tonen aan dat er toch al verschillende ondernemingen waren die aanvullende voordelen gaven om de bezitters van een bedrijfswagen het gebruik van dat voertuig voor hun woon-werkverkeer te ontraden. We herinneren eraan dat het juridisch kader voor het "mobiliteitsbudget" en "cash for car" nog niet bestonden.

| Maatregel | %vest. | %w.park |
|---|--------|---------|
| Toegang tot een ontradingsparking | 2,4 % | 10,9 % |
| Minder duur automodel in ruil voor andere voordelen | 17,1 % | 30,0 % |
| Openbaar vervoer | 25,0 % | 40,8 % |
| Taxi | 0,5 % | 1,4 % |
| Terbeschikkingstelling van een fiets | 10,9 % | 14,4 % |
| Fietsverhuur | 2,8 % | 11,5 % |
| Car sharing | 2,4 % | 6,0 % |
| Haardtoelage | 3,4 % | 10,5 % |
| Brutoloon in ruil voor bedrijfswagen | 18,9 % | 21,6 % |

TABEL 25: MAATREGELEN ONTRADEN GEBRUIK BEDRIJFSWAGEN

| Maatregel | Brussel | Vlaanderen | Wallonië |
|---|---------|------------|----------|
| Toegang tot een ontradingsparking | 27 % | 5 % | 4 % |
| Minder duur automodel in ruil voor andere voordelen | 52 % | 23 % | 15 % |
| Openbaar vervoer | 74 % | 29 % | 22 % |
| Taxi | 4 % | 1 % | 0 % |
| Terbeschikkingstelling van een fiets | 18 % | 15 % | 5 % |
| Fietsverhuur | 32 % | 3 % | 3 % |
| Car sharing | 9 % | 5 % | 3 % |
| Haardtoelage | 33 % | 1 % | 2 % |
| Brutoloon in ruil voor bedrijfswagen | 8 % | 28 % | 23 % |

TABEL 26: MAATREGELEN ONTRADEN GEBRUIK BEDRIJFSWAGEN (GEWOGEN VOLGENS HET AANTAL BEDRIJFSWAGENS)

10. 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 samen zijn er 56 plaatsen op 100 werknemers, terwijl er in Brussel slechts 29 plaatsen op 100 werknemers zijn.

Tabel 27 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 enigszins 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 2 fietsplaatsen per fietser in Vlaanderen, 3,2 in Wallonië en 2,3 in Brussel.

| | Plaats/wagen | Plaats/fiets |
|-------------------|--------------|--------------|
| België | 0,76 | 2,03 |
| Brussel | 0,78 | 2,25 |
| Vlaanderen | 0,79 | 1,97 |
| Wallonië | 0,68 | 3,17 |

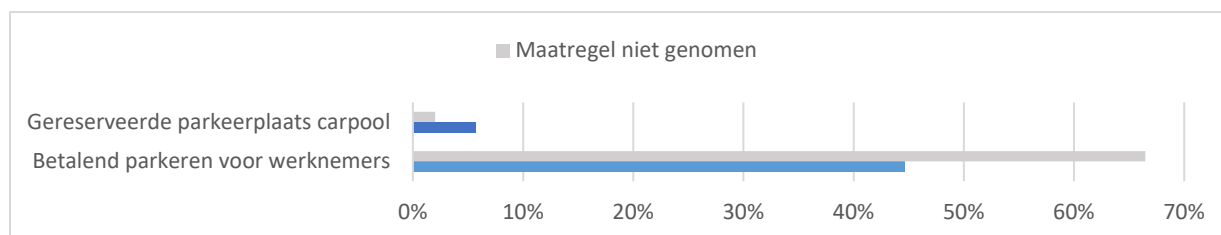
TABEL 27: AANTAL PARKEERPLAATSEN PER VOERTUIG

Tabel 28 toont andere informatie over de parkeermogelijkheden.

| Parkeerbeleid | Brussel | Vlaanderen | Wallonië | België |
|---------------------------------------|---------|------------|----------|--------|
| Betalend parkeren voor de werknemers | 17,7 % | 4,4 % | 5,2 % | 6,9 % |
| Oplaadpunten voor elektrische wagens | 40,3 % | 22,0 % | 11,2 % | 23,0 % |
| Gereserveerde parking voor carpoolers | 14,9 % | 12,2 % | 12,3 % | 12,7 % |

TABEL 28: PARKEERMOGELIJKHEDEN

We kunnen ook de impact van het parkeerbeleid op de modale verdeling bekijken. Figuur 28 toont aan dat de aanwezigheid van gereserveerde parkeerplaatsen voor carpooling het aantal carpoolers sterk doet stijgen. Anderzijds is het aantal werknemers dat solo met de wagen komt veel lager indien men moet betalen voor een parkeerplaats.



FIGUUR 28: IMPACT VAN PARKEERBELEID OP DE MODALE VERDELING

| Parkeerbeleid | Impact |
|---|----------------|
| Gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers | +112 % carpool |
| Betalend parkeren voor de werknemers | -7 % wagen |

TABEL 29: IMPACT VAN PARKEERBELEID OP DE MODALE VERDELING REKENING HOUDEND MET ANDERE BELANGRIJKE FACTOREN

Vooral voor de werkgevers in stedelijk gebied is het gebrek aan parkeermogelijkheden een bepalende factor bij de keuze van het vervoermiddel. Wanneer we de werkgevers vergelijken met gelijkaardige afstanden van het woon-werkverkeer, hetzelfde toegankelijkheidsprofiel voor openbaar vervoer en die in hetzelfde gewest liggen, dan zien we dat er 7 % minder werknemers met de wagen komen indien de parking betalend is. Ook zijn er meer dan twee keer zo veel carpoolers indien er gereserveerde parkeerplaatsen voor carpooling zijn.

1.1. 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.

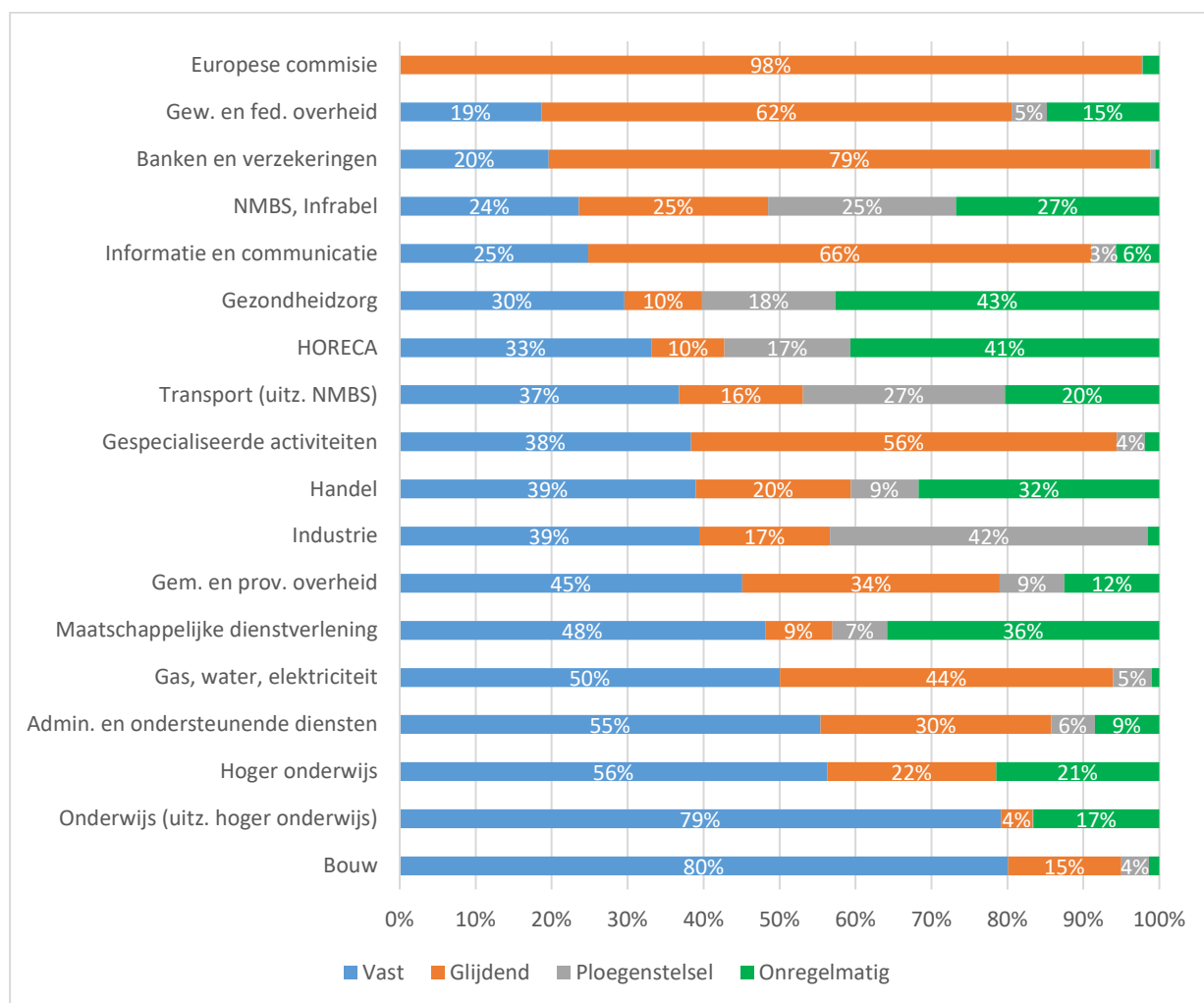
In de praktijk hangt de organisatie van het uurrooster vooral af van het soort werk dat moet worden uitgevoerd. De vragenlijst voor 2017 van de federale diagnostiek laat een onderscheid toe tussen vaste uren (de aankomst- en vertrekuren zijn vast), glijdende uren (de aankomst- en vertrekuren zijn vrij, binnen een bepaalde marge), ploegendienst en tot slot onregelmatige uren.

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.

| | |
|-----------------------------------|-------------|
| Vast (spitsuren) | 37 % |
| Vast (buiten de spitsuren) | 3 % |
| Glijdend | 28 % |
| Ploegenstelsel | 14 % |
| Onregelmatig | 17 % |

TABEL 30: UURREGELING

Zoals blijkt uit figuur 29, hangt het soort uurrooster sterk af van de bedrijfssector. Vaste uurroosters vinden we vooral terug in de bouwsector en het onderwijs. Glijdende uren vinden we bijvoorbeeld vooral terug bij de Europese commissie, gewestelijke en federale besturen, in de telecommunicatiesector of bij banken en verzekeringsmaatschappijen. Ploegendienst zien we vooral in de industrie, terwijl onregelmatige uren eerder in gezondheidszorg, maatschappelijke dienstverlening, horeca of in de transportsector gelden.



FIGUUR 29: UURROOSTER VOLGENS BEDRIJFSSECTOR

Men kan zich afvragen of de organisatie van het arbeidsregime een grote invloed op de mobiliteit heeft. Tabel 31 toont de invloed van verschillende soorten uren, door de vestigingseenheden 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 | Glijdend | Onregelmatig |
|-----------------------------------|---------|----------|--------------|
| Aantal werknemers | 614 025 | 429 204 | 484 188 |
| Wagen (alleen) | -1 % | -1 % | +2 % |
| Carpool | +5 % | -20 % | +9 % |
| Motorfiets | +7 % | -11 % | +1 % |
| Collect. vervoer werkgever | +51 % | -46 % | -25 % |
| Trein | +1 % | +3 % | -10 % |
| Metro, tram, bus | +4 % | +2 % | -9 % |
| Fiets | -2 % | +10 % | -3 % |
| Te voet | +11 % | -10 % | -6 % |

TABEL 31: IMPACT VAN HET UURROOSTER OP DE MODALE VERDELING

Zoals verwacht zijn **glijdende uren niet bevorderlijk voor carpooling en collectief vervoer georganiseerd door de werkgever, in tegenstelling tot het gebruik van het openbaar vervoer**. Die vestigingseenheden waar vooral met onregelmatige uren wordt gewerkt, zijn logischerwijze ook die vestigingseenheden waar het openbaar vervoer minder succes heeft en waar carpooling, en auto sterker aanwezig zijn. Vaste werkuren zijn gunstig voor collectief vervoer georganiseerd door de werkgever en carpooling.

Telewerk vinden we steeds vaker terug bij zowel openbare als privébedrijven. Zoals blijkt uit tabel 33 wordt de mogelijkheid van telewerk of thuiswerk momenteel aangeboden door 20 % van de vestigingseenheden, goed voor 37 % van de werknemers op wie de federale diagnostiek betrekking heeft. Dit percentage bedraagt 41 % van de vestigingseenheden (70 % 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 vestigingseenheden 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.

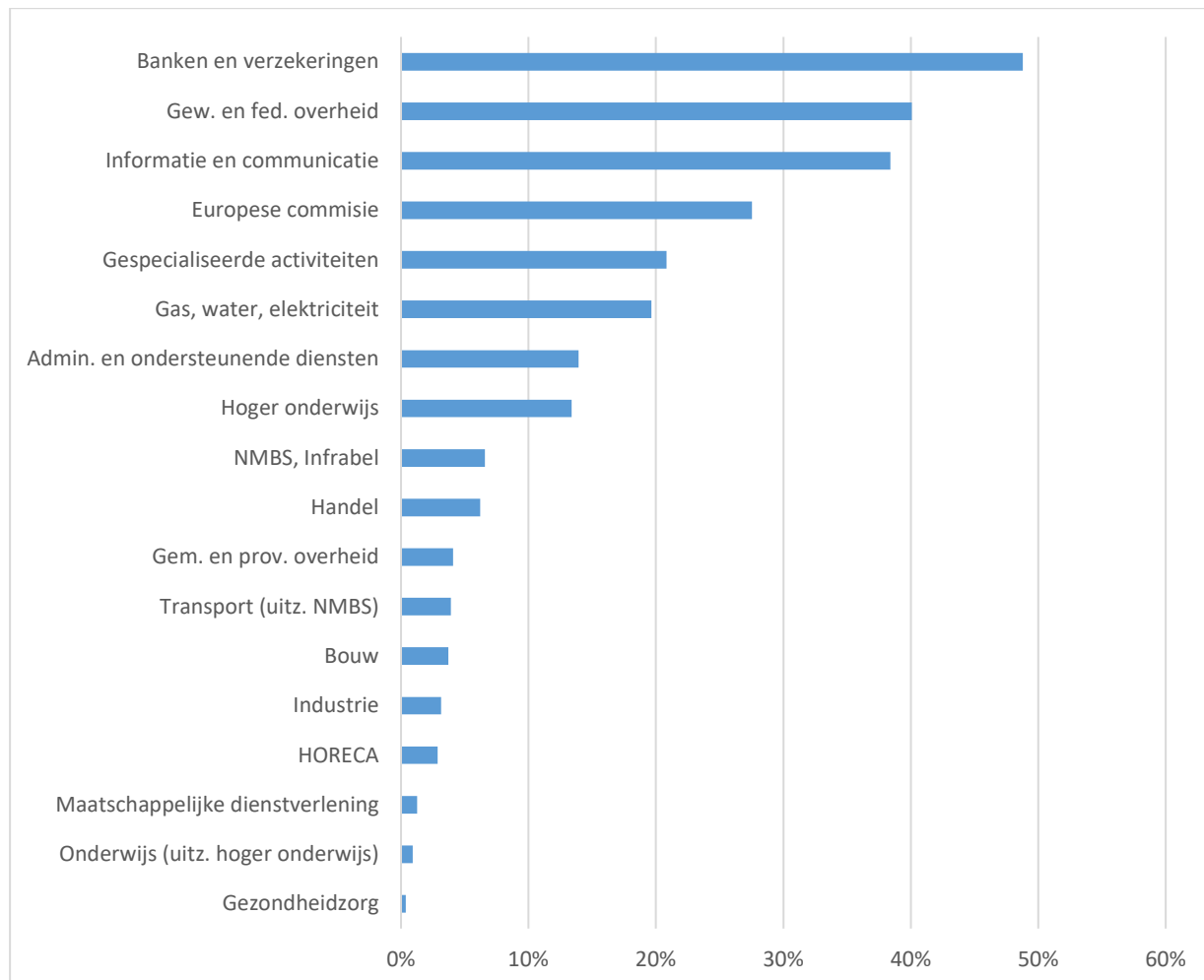
| | Brussel | Vlaanderen | Wallonië | België |
|--|---------|------------|----------|--------------|
| % vestigingen met mogelijkheid tot telewerken | 41 % | 18 % | 17 % | 20 % |
| % werkn. van de vest. met mogelijkheid tot telewerken | 70 % | 30 % | 29 % | 37 % |
| % werknemers die telewerken | 28 % | 7 % | 5 % | 11 % |
| % vermeden verplaatsingen | 5,9 % | 1,7 % | 1,1 % | 2,4 % |

TABEL 32: TELEWERK

Zo toont de tabel 32 dat **telewerken op nationaal niveau het aantal verplaatsingen met 2,4 % doet dalen**. In 2011 (vraag iets anders geformuleerd) en in 2014 werd dezelfde berekening gemaakt. Dat leverde toen een resultaat van 0,7 % op in 2011 en 1,9 % in 2014. Het is duidelijk dat er in België steeds meer aan telewerken wordt gedaan en dat deze trend zich blijft verderzetten. Een daling van het aantal verplaatsingen met 2,4 % 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 5,9 %.

Toch is sinds 2014 niet zozeer het aantal werkgevers die telewerk aanbieden gestegen (+ 8 %), maar vooral het aantal werknemers (+ 39 %) die effectief telewerken.

Telewerk is natuurlijk niet mogelijk voor alle soorten werk. Net als bij de uurroosters, zijn er ook grote verschillen tussen de verschillende sectoren. De sectoren waar vooral op kantoor wordt gewerkt, laten uiteraard het meeste telewerk toe. Dit zijn de bank- en verzekeringssector, informatica- en telecommunicatiesector, of bij gespecialiseerde activiteiten zoals onderzoek.



FIGUUR 30: 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 ondervinden.

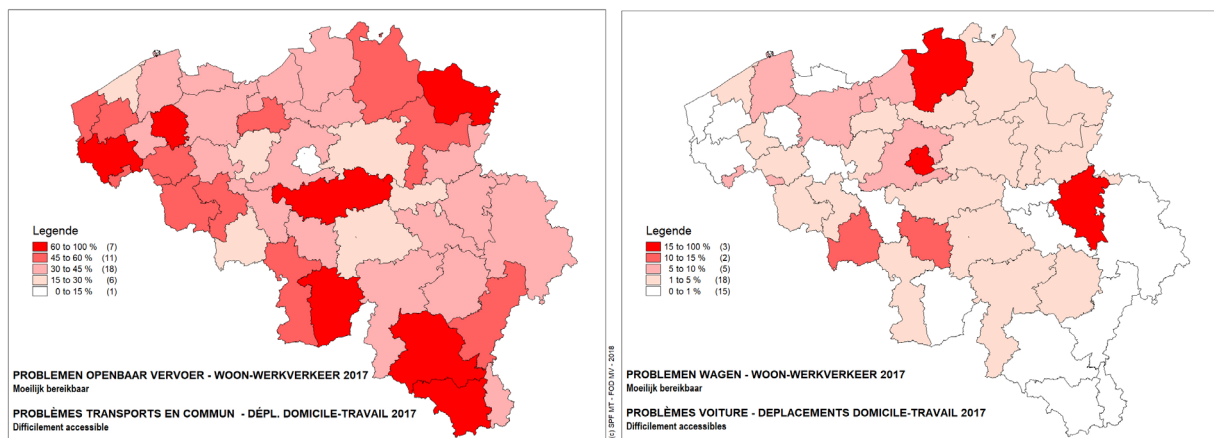
De manier waarop de vragen gesteld worden, is veranderd in 2017. Vroeger kon de werkgever ervoor kiezen enkel de ernstige problemen aan te vinken. Nu moet hij elk probleem apart beoordelen. Daarom is het moeilijk de resultaten van de enquête van 2017 te vergelijken met de vorige edities.

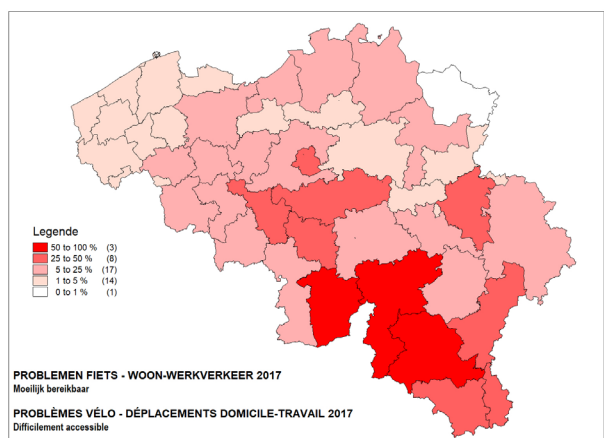
De persoon die verantwoordelijk is voor het invullen van de diagnostiek woon-werkverkeer (meestal de mobiliteitsverantwoordelijke), bepaalt voor de ganse vestigingseenheid of een probleem zich al dan niet stelt. De percentages in de onderstaande tabellen die aangeven hoe vaak een probleem zich voordoet, zijn gewogen volgens het aantal werknemers. Dit is dus het percentage werknemers dat mogelijk impact ondervindt van de problemen volgens de perceptie van de mobiliteitsverantwoordelijken.

| Bereikbaarheid | Brussel | Vlaanderen | Wallonië | België |
|--|---------|------------|----------|-------------|
| Moeilijk bereikbaar met de auto | 32 % | 7 % | 8 % | 12 % |
| Moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer | 12 % | 39 % | 38 % | 34 % |
| Moeilijk bereikbaar met de fiets | 26 % | 8 % | 30 % | 17 % |
| Moeilijk bereikbaar te voet | 6 % | 15 % | 23 % | 15 % |

TABEL 33: MOEILIK BEREIKBAAR

We stellen vast dat de problemen zich meer of minder voordoen naargelang de locatie van de werkplaats. Over het algemeen is **de toegankelijkheid via de wagen minder goed in de stedelijke zones**. In Brussel werkt één op de drie werknemers bij een werkgever waarvoor de bereikbaarheid met de wagen een probleem vormt. **In Vlaanderen en Wallonië daarentegen vormt de bereikbaarheid via het openbaar vervoer het grootste probleem** (39 % werknemers). **In Wallonië en Brussel ervaart men dan weer meer problemen wat betreft de bereikbaarheid met de fiets.**





FIGUUR 31: PROBLEMEN BEREIKBAARHEID

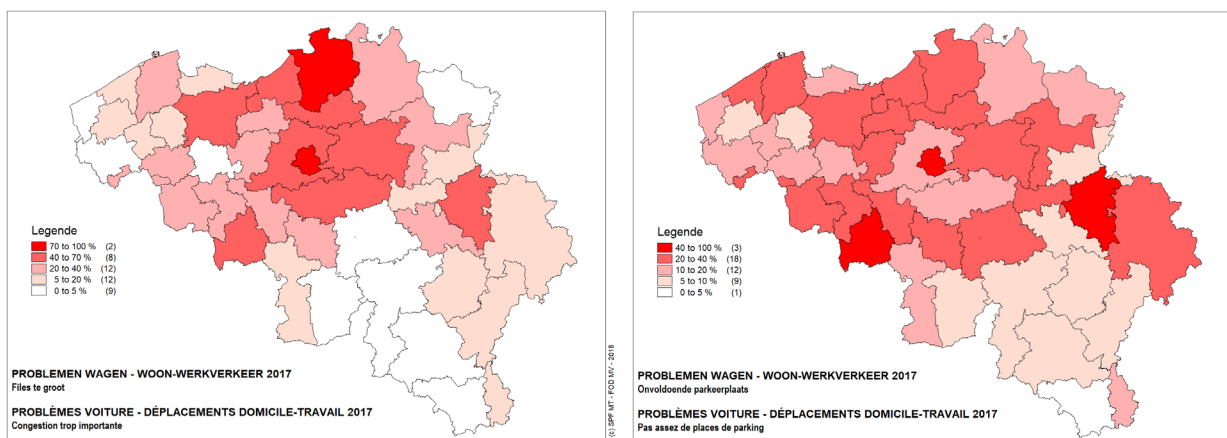
PROBLEMEN VERBODEN AAN HET WAGENGEBRUIK

De problemen zijn in vier categorieën onder te verdelen: problemen in verband met de auto, de fiets, het openbaar vervoer en diverse andere problemen.

Van de verschillende problemen met de wagen wordt in alle gewesten het fileprobleem het vaakst vernoemd. In België werkt één op de twee werknemers bij een werkgever waarvoor de files een probleem zijn. In Brussel geldt dit zelfs voor meer dan 90 % van de werknemers. Het tekort aan parkeerplaatsen wordt ook vaak als problematisch aanzien. 40 % van de werknemers in Brussel is tewerkgesteld op een werkplek met een tekort aan parkeerplaatsen. Tot slot wordt de wegenkwaliteit veel beter geacht in Vlaanderen dan in Wallonië en Brussel.

| Problemen | Brussel | Vlaanderen | Wallonië | België |
|---------------------------|---------|------------|----------|-------------|
| Congestie, files | 91 % | 43 % | 39 % | 52 % |
| Slechte wegen | 23 % | 7 % | 26 % | 14 % |
| Te weinig parkeerplaatsen | 40 % | 24 % | 30 % | 28 % |

TABEL 34: PROBLEMEN MET BETREKKING TOT HET WAGENGEBRUIK



FIGUUR 32: PROBLEMEN MET BETREKKING TOT DE WAGEN

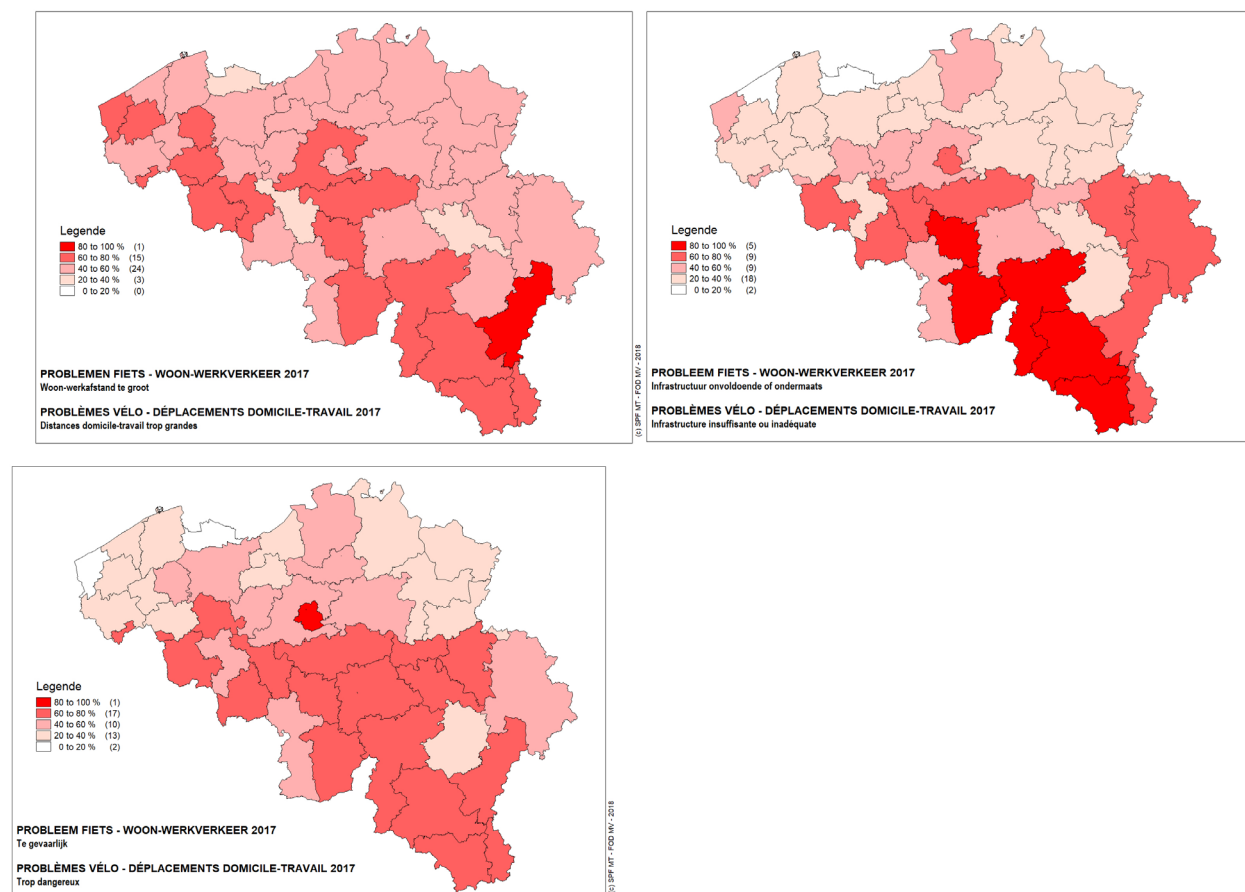
PROBLEMEN VERBONDEN AAN HET FIETSGEBRUIK

Het is ook mogelijk om de perceptie van de fietsproblemen tussen de gewesten te vergelijken. Het fietsen wordt in Wallonië en Brussel veel vaker als problematisch beschouwd dan in Vlaanderen. Afgezien van het obstakel dat de woon-werkafstand te groot is, **worden de andere meest belangrijke problemen in verband met het fietsen door Waalse en Brusselse werkgevers veel meer genoemd.**

Bepaalde problemen hangen af van de acties die de werkgevers nemen. Eén op de vijf werknemers werkt bij een werkgever die onvoldoende beveiligde fietsenstallingen voorziet.

| Problemen | Brussel | Vlaanderen | Wallonië | België |
|--|---------|------------|----------|-------------|
| Fietsen naar de vestiging is gevaarlijk | 82 % | 43 % | 70 % | 57 % |
| Er is geen douche | 12 % | 14 % | 20 % | 15 % |
| Onvoldoende fietsinfrastructuur | 67 % | 23 % | 60 % | 40 % |
| Niet genoeg beveiligde fietsenstallingen | 18 % | 19 % | 26 % | 20 % |
| Bestaande infrastructuur is ondermaats | 68 % | 29 % | 60 % | 43 % |
| Woon-werkafstand is te groot | 54 % | 54 % | 63 % | 56 % |
| Het hoogteverschil is te groot | 36 % | 6 % | 38 % | 19 % |
| Er zijn geen kleedkamers | 12 % | 12 % | 18 % | 13 % |

TABEL 35: PROBLEMEN MET BETREKKING TOT HET FIETSGEBRUIK



FIGUUR 33: PROBLEMEN FIETS

PROBLEMEN VERBONDEN AAN HET OPENBAAR VERVOER

De problemen die een potentiële impact hebben op de grootste groep werknemers in België, en die verband houden met het openbaar vervoer zijn: een te lange reistijd (57 %), vertragingproblemen (55 %) en de dienstregeling die niet aangepast is (54 %). Ook nog belangrijk zijn te weinig aanbod bij de halte (39 %) en de te grote afstand tussen de halte en de werkplek (30 %).

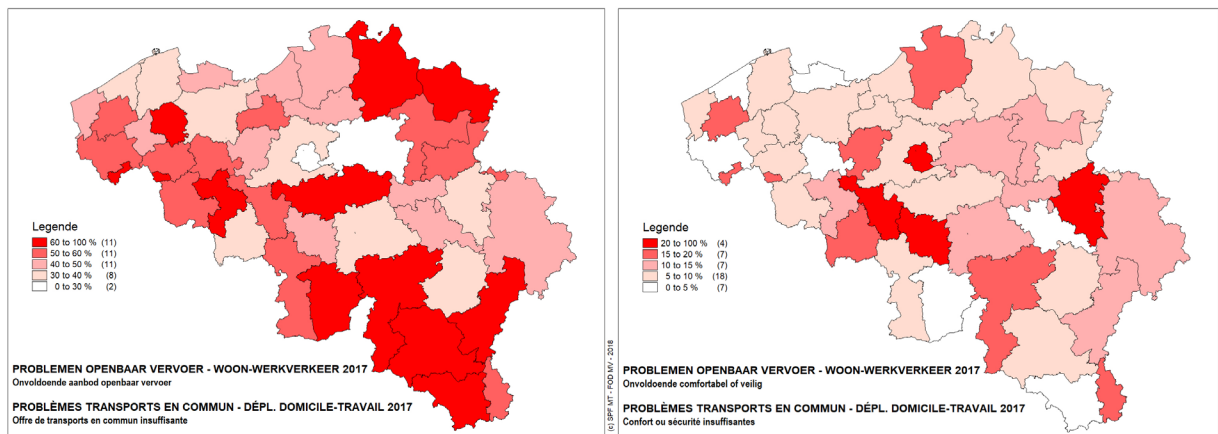
In het Brussels gewest hebben de problemen een andere omvang. Hier komt het probleem van vertragingen nog meer naar voren (78 %), terwijl - zoals verwacht - er hier minder vaak problemen gemeld worden over het aanbod van het openbaar vervoer.

| Problemen | Brussel | Vlaanderen | Wallonië | België |
|---|---------|------------|----------|-------------|
| Het openbaar vervoer doet de halte te weinig aan | 21 % | 39 % | 53 % | 39 % |
| De afstand tussen de vestiging en de halte of station is te groot | 9 % | 35 % | 35 % | 30 % |
| Dienstregeling openbaar vervoer niet aangepast aan uurrooster | 36 % | 58 % | 58 % | 54 % |
| Er zijn vertragingproblemen | 78 % | 45 % | 60 % | 55 % |
| De reistijden zijn te lang | 56 % | 56 % | 63 % | 57 % |
| Het openbaar vervoer is niet veilig genoeg | 27 % | 3 % | 13 % | 10 % |
| Het openbaar vervoer is niet comfortabel genoeg | 27 % | 14 % | 13 % | 16 % |
| Er zijn niet genoeg plaatsen in het openbaar vervoer | 46 % | 15 % | 23 % | 23 % |
| Onveiligheidsgevoel tussen vestigingseenheid en haltes/ station | 34 % | 8 % | 17 % | 15 % |

TABEL 36: PROBLEMEN MET BETREKKING TOT HET OPENBAAR VERVOER

In figuur 3 toont de kaart "onvoldoende aanbod openbaar vervoer" het percentage van het aantal ondervonden problemen binnen de groep: het openbaar vervoer doet de halte te weinig aan, de afstand tussen de vestigingseenheid en de haltes of het station is te groot, de dienstregeling van het openbaar vervoer is niet aangepast aan het uurrooster.

De kaart "onvoldoende comfortabel of veilig" toont het percentage van het aantal ondervonden problemen binnen de groep: het openbaar vervoer is niet veilig genoeg, het openbaar vervoer is niet comfortabel genoeg, er zijn niet genoeg plaatsen in het openbaar vervoer, er heerst een onveiligheidsgevoel tussen de vestigingseenheid en de haltes of het station.



FIGUUR 34: PROBLEMEN OPENBAAR VERVOER

ANDERE PROBLEMEN

Vooral in Brussel zien we dat **de mobiliteitsproblemen een niet te verwaarlozen impact hebben op het welzijn**. Verder stellen we vast dat 18 % van de werknemers tewerkgesteld is op een plaats die slecht bereikbaar is voor werknemers met een beperkte mobiliteit. Tot slot willen we erop wijzen dat 7 % van de werkgevers problemen ondervinden met het aanwerven van personeel wegens de slechte bereikbaarheid van de vestigingseenheid. In totaal vertegenwoordigen zij 13 % van de werknemers waarop de diagnostiek betrekking heeft. Dit is vooral een probleem in Brussel.

| Problemen | Brussel | Vlaanderen | Wallonië | België |
|--|---------|------------|----------|-------------|
| Mobiliteitsproblemen tasten het welzijn van de werknemers aan | 57 % | 19 % | 24 % | 28 % |
| Slechte toegankelijkheid bemoeilijkt aanwerven van personeel | 19 % | 12 % | 9 % | 13 % |
| Moeilijk toegankelijk voor werknemers met beperkte mobiliteit | 21 % | 16 % | 22 % | 18 % |
| Wetgeving betaling woon-werkverplaatsingskosten te ingewikkeld | 16 % | 6 % | 8 % | 8 % |
| Wetgeving betaling woon-werkverplaatsingskosten te streng | 28 % | 5 % | 16 % | 12 % |

TABEL 37: ANDERE PROBLEMEN

V.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.
 - o In Vlaanderen is de fiets bijzonder populair (17 %).
 - o In Brussel gaat de voorkeur uit naar het openbaar vervoer (53 %), dat daar duidelijk méér wordt gebruikt dan de wagen (36 %).
 - o 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 INBEGRIIP 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 MAATREGELLEN 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 MAATREGELLEN 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.

VI. ALLE CIJFERS IN ÉÉN OOGOPSLAG

| BELGIË | 2005 | 2014 | 2017 | '05-'17 |
|--------------------------------------|-------------|-------------|---------------|----------------|
| Wagen (alleen) | 66,8 % | 65,6 % | 65,0 % | - 2,7 % |
| Carpool | 4,7 % | 2,9 % | 2,5 % | - 46,7 % |
| Motorfiets | 1,7 % | 1,2 % | 1,2 % | - 34,0 % |
| Trein | 9,5 % | 10,9 % | 10,6 % | + 11,6 % |
| Metro-Tram-Bus | 5,9 % | 6,9 % | 6,8 % | + 14,9 % |
| Collectief vervoer door de werkgever | 1,2 % | 0,8 % | 0,6 % | - 52,8 % |
| Fiets | 7,8 % | 9,5 % | 11,1 % | + 42,8 % |
| Te voet | 2,4 % | 2,4 % | 2,3 % | - 3,5 % |

| BRUSSEL | 2005 | 2014 | 2017 | '05-'17 |
|----------------|-------------|-------------|---------------|----------------|
| Wagen (alleen) | 45,1 % | 37,9 % | 36,2 % | - 19,9 % |
| Carpool | 2,5 % | 1,2 % | 1,4 % | - 44,7 % |

| | | | | |
|--------------------------------------|--------|--------|---------------|-----------|
| Motorfiets | 0,8 % | 1,1 % | 1,3 % | + 70,4 % |
| Trein | 32,2 % | 34,1 % | 34,0 % | + 5,5 % |
| Metro-Tram-Bus | 15,0 % | 19,0 % | 19,1 % | + 27,5 % |
| Collectief vervoer door de werkgever | 0,7 % | 0,3 % | 0,2 % | - 69,2 % |
| Fiets | 1,2 % | 3,0 % | 4,4 % | + 258,8 % |
| Te voet | 2,6 % | 3,4 % | 3,5 % | + 39,0 % |

| VLAANDEREN | 2005 | 2014 | 2017 | '05-'17 |
|--------------------------------------|-------------|-------------|---------------|----------------|
| Wagen (alleen) | 68,7 % | 68,5 % | 67,6 % | - 1,6 % |
| Carpool | 5,2 % | 3,3 % | 2,6 % | - 49,1 % |
| Motorfiets | 2,2 % | 1,3 % | 1,2 % | - 43,9 % |
| Trein | 4,1 % | 5,3 % | 5,2 % | + 28,3 % |
| Metro-Tram-Bus | 3,9 % | 3,9 % | 3,7 % | - 3,9 % |
| Collectief vervoer door de werkgever | 1,6 % | 1,1 % | 0,8 % | - 50,2 % |
| Fiets | 12,3 % | 14,9 % | 17,0 % | + 38,3 % |
| Te voet | 2,1 % | 1,7 % | 1,7 % | - 16,7 % |

| WALLONIË | 2005 | 2014 | 2017 | '05-'17 |
|--------------------------------------|-------------|-------------|---------------|----------------|
| Wagen (alleen) | 80,4 % | 81,7 % | 83,3 % | + 3,6 % |
| Carpool | 5,2 % | 3,4 % | 3,1 % | - 40,3 % |
| Motorfiets | 1,5 % | 1,0 % | 0,9 % | - 41,9 % |
| Trein | 4,4 % | 5,0 % | 4,0 % | - 9,1 % |
| Metro-Tram-Bus | 3,6 % | 4,0 % | 4,1 % | + 12,2 % |
| Collectief vervoer door de werkgever | 0,5 % | 0,4 % | 0,2 % | - 49,6 % |
| Fiets | 1,3 % | 1,5 % | 1,6 % | + 25,7 % |
| Te voet | 3,2 % | 3,1 % | 2,8 % | - 11,7 % |



Federale Overheidsdienst
MOBILITEIT EN VERVOER

www.mobilit.belgium.be



Wettelijk Depot : D/2019/13.831/3
Federal diagnostiek woon-werkverkeer 2017
Maart 2019