

HET WOON-WERKVERKEER IN BELGIË

Een vlotte toegang tot de economische poorten en tewerkstellingspolen is onontbeerlijk voor de werking van onze economie en het welzijn van de werknemers. Het hoeft dus niet te verbazen dat het woon-werkverkeer een prominente rol inneemt in het sociaal overleg op alle niveaus.

In de akkoorden die ze op 23 april 2019 in de Nationale Arbeidsraad sloten voor de periode 2019-2020, engageerden de interprofessionele sociale partners zich om voor het woon-werkverkeer een nieuw terugbetalingssysteem uit te werken dat inzet op de duurzame modi en dat de bestaande regelingen vereenvoudigt.

Maar hoe ziet het woon-werkverkeer in ons land er eigenlijk uit? Hoeveel van het totale verkeer wordt gegenereerd door werknemers die van en naar het werk reizen? Welk verplaatsingsprofiel hebben de verschillende pendelaars en in welke mate combineren ze verschillende vervoersmodi? En welke vormen zal het woon-werkverkeer in de toekomst aannemen?

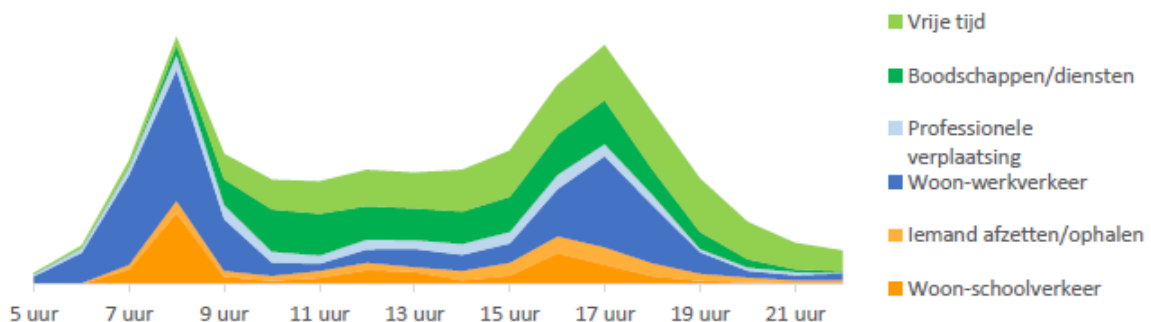
Dit artikel bundelt informatie uit verschillende onderzoeken naar het woon-werkverkeer om een antwoord te vinden op die vragen en zo een beeld te schetsen van het woon-werkverkeer in België. Het kwam tot stand in samenwerking met de fod Mobiliteit en Vervoer.

Hoeveel van het totale verkeer is woon-werkverkeer?

Jaarlijks worden op het Belgisch grondgebied zowat 10,3 miljard verplaatsingen gemaakt. Het woon-werkverkeer is goed voor ongeveer 18% van die verplaatsingen en voor 27% van de afgelegde reizigerskilometers (Federaal Planbureau, 2019, blz. 18). In eerste instantie lijkt dat een behoorlijk laag aandeel, maar het gaat om een gemiddelde per dag.

Tijdens de piekuren is het aandeel van het woon-werkverkeer immers veel groter, zeker in combinatie met het woon-schoolverkeer (zie figuur 1). Op deze momenten van de dag treedt er verkeerscongestie op. Daardoor verliezen pendelaars kostbare tijd en worden meer broeikasgassen en andere luchtvervuilende stoffen uitgestoten in de atmosfeer.

Verplaatsingen gedurende een werkdag, naar motief (in reisminuten)



Bron: fod Mobiliteit en Vervoer (2019a)

Profielen pendelaars

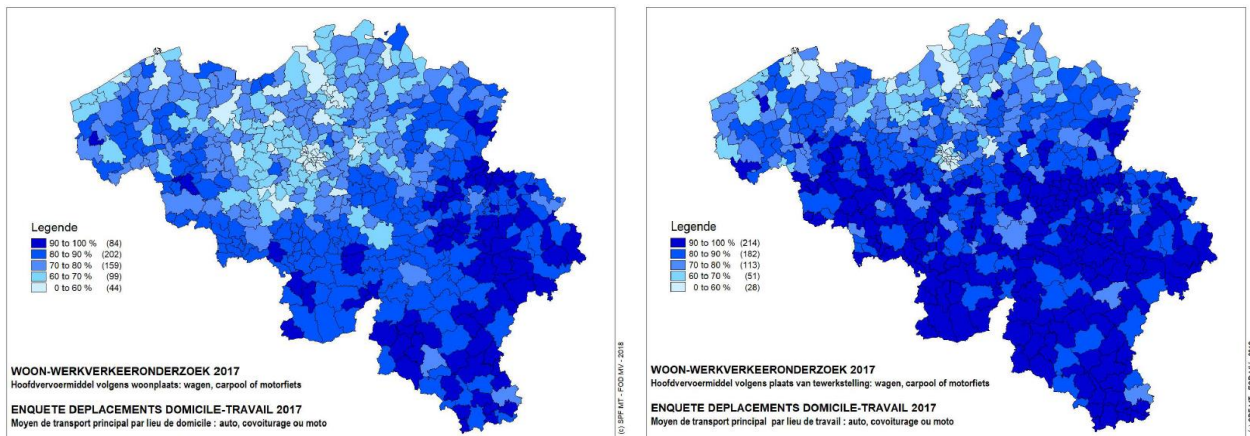
Het nieuwe terugbetalingssysteem dat de interprofessionele sociale partners overwegen uit te tekenen, beoogt een aanmoediging van het gebruik van de duurzame modi. Het is dus nuttig inzicht te krijgen in de profielen van de verschillende pendelaars. Aan de hand van gegevens uit de federale diagnostiek woon-werkverkeer van de fod Mobiliteit en Vervoer (2019b) kan een gedetailleerder beeld geschetst worden van de verschillende soorten mobiliteitsgebruikers. We beperken ons hier tot de vier meest gebruikte modi in het woon-werkverkeer: de wagen, de fiets, de trein, en het openbaar vervoer anders dan de trein (metro, tram, bus).

Wagen blijft populair, maar potentieel voor modal shift aanwezig

Koning auto zit nog steeds stevig op zijn troon, ook in het woon-werkverkeer. 67,5% van de werknemers pendelt met de wagen, 65% van de pendelaars zit bovendien alleen in de auto, de overige 2,5% carpoolt (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019b).

Wanneer we kijken naar de woon- en werkplaats van de autopendelaars valt de grote spreiding over het Belgische grondgebied op. Werkplekken in de grote steden vormen hierop een uitzondering en worden minder aangedaan met de wagen. Voorts zien we dat de goede ontsluiting met het spoor ten westen van de hoofdstad zich vertaalt in een relatief lager autogebruik van de pendelaars die daar wonen.

Woonplaats (links) en werkplaats (rechts) van wagenpendelaars



Bron: fod Mobiliteit en Vervoer (2019b)

Een van de doelstellingen van het toekomstige nieuwe terugbetalingssysteem zal erin bestaan duurzame verplaatsingen aan te moedigen. De vraag werpt zich dus op of de fiets of het openbaar vervoer een volwaardig alternatief kan bieden voor werknemers die momenteel de wagen gebruiken voor de woon-werkpendel. Om te bekijken of wagengebruikers potentiële fietsers zijn, kunnen we nagaan op welke gemiddelde afstand van hun werk ze wonen. De federale diagnostiek woon-werkverkeer leert ons dat een kwart van de werknemers op minder dan 5 kilometer van de werkplaats woont. Nog eens een kwart woont tussen 5 en 10 kilometer van het werk (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019b). De helft van de autopendelaars legt met andere woorden afstanden af die op het eerste gezicht met de fiets te overbruggen zijn, zeker nu de elektrische fiets aan een stevige opmars bezig is.

Voor het openbaar vervoer is het niet de afstand, maar de bereikbaarheid die de belangrijkste rol speelt. De overgrote meerderheid (87%) van de pendelaars met de wagen werkt volgens de berekeningen van de fod Mobiliteit en Vervoer (2019b) in een vestiging die zeer slecht tot matig bereikbaar is met het openbaar vervoer. De overige wagengebruikers, goed voor iets meer dan 10%, zouden dus kunnen worden beschouwd als potentiële openbaarvervoergebruikers.

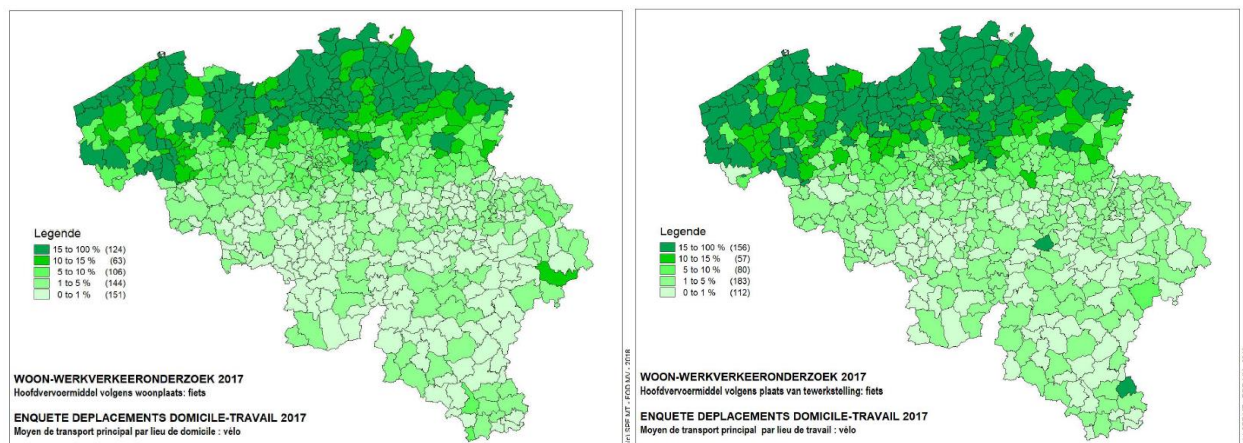
Natuurlijk zijn afstand en bereikbaarheid niet de enige factoren die de mobiliteitskeuze van de pendelaar beïnvloeden. Wagengebruikers geven bijvoorbeeld aan dat het autogebruik voordelen heeft, zoals flexibiliteit en comfort (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019c). Er zijn hinderpalen – zoals onveilige infrastructuur of gebrekkige kwaliteit van de dienstverlening – die autependelaars ervan weerhouden om voor hun woon-werkverplaatsingen de overstap te maken van de wagen naar de fiets of het openbaar vervoer. Die hinderpalen moeten dus worden weggewerkt om meer pendelaars uit de wagen te krijgen.

Fietspendelaars hebben wind in de rug

Fietsers vormen ondertussen de op een na grootste groep pendelaars: volgens de federale diagnostiek trapt iets meer dan 11% van de werknemers naar het werk. De fiets is overigens ook de modus waarvan het gebruik sinds 2005 de grootste stijging laat optekenen (+43%).

Nemen we de geografische spreiding van de fietsers onder de loep, dan valt op dat vooral in het noorden van het land veel met de fiets wordt gependeld. Dit heeft mogelijk te maken met de kwaliteit en de veiligheid van de fietsinfrastructuur (zie verderop) of met een verschil in fietscultuur, maar ongetwijfeld ook met de topologie: in de meer heuvelachtige gebieden van Vlaanderen zoals de Vlaamse Ardennen of Haspengouw wordt relatief minder naar het werk gefietst dan in vlakke regio's zoals de Kust of de Kempen.

Woonplaats (links) en werkplaats (rechts) van fietspendelaars



Bron: fod Mobiliteit en Vervoer (2019b)

Fietsers wonen – weinig verwonderlijk – gemiddeld dicht bij het werk. Meer dan 60% van hen woont op minder dan 5 km van het werk, en nog eens 23% legt tussen de 5 en de 10 km af. Slechts 16% van de fietspendelaars rijdt verder dan 10 km (enkele reis).

Om inzicht te krijgen in de factoren die het gebruik van bepaalde modi in de weg staan, peilt de federale enquête woon-werkverkeer naar hinderpalen die worden ervaren bij het gebruik van bepaalde vervoerswijzen. Voor de fiets zijn gevaarlijke fietsroutes (vooral in Brussel en Wallonië) samen met een te grote woon-werkafstand de vaakst voorkomende belemmeringen: ze worden respectievelijk voor 57% en 56% van de werkenden genoemd. De Bemob-enquête vraagt dan weer naar potentiële stimulansen voor het fietsgebruik. Hier geeft 44% van de werknemers aan dat veilig vervoer door een verbetering van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur hen ertoe zou aanzetten om vaker de fiets te nemen. Een financieel voordeel ontvangen van de werkgever of het voordeel dat men al ontvangt verhogen, zou een kleine 25% aanmoedigen om vaker de fiets te nemen.

Problemen bij de pendel met de fiets

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

Noot: deze rubriek van de federale diagnostiek woon-werkverkeer wordt meestal ingevuld door de mobiliteitscoördinator. De resultaten in de tabel geven dus de perceptie van de mobiliteitscoördinator weer, gewogen volgens het aantal werknemers op de vestigingseenheid

Bron: fod Mobiliteit en Vervoer (2019b) .

Pendelaars sporen vooral naar steden

Ongeveer 10,6% van de werknemers gaat met de trein naar het werk. Net als de fiets wint ook de trein aan populariteit: tussen 2005 en 2017 nam het gebruik ervan met een kleine 12% toe (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019b).

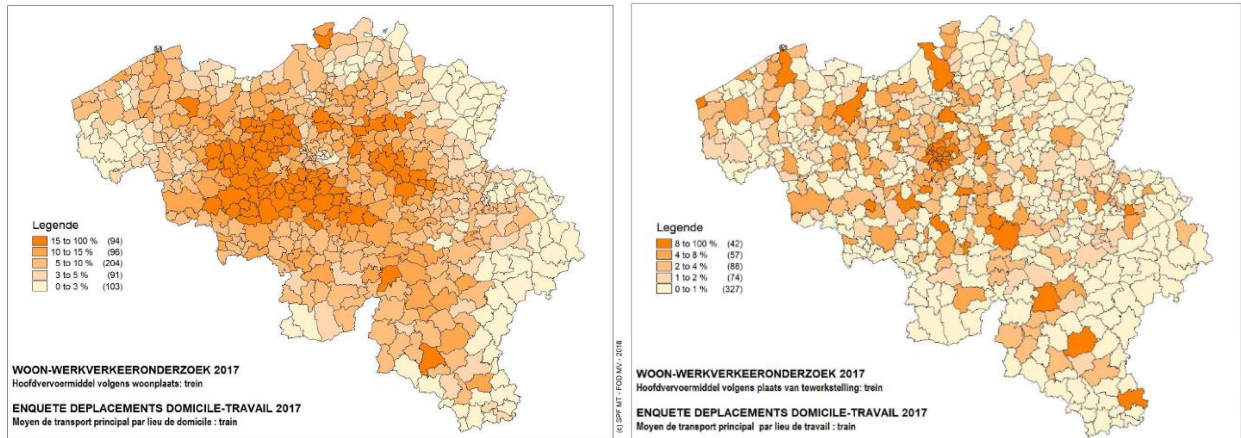
Bij de geografische spreiding van werknemers die met de trein pendelen valt het verschil tussen de woon- en de werkplaats op. Dat is niet verwonderlijk: de trein wordt voornamelijk genomen om vanuit de rand naar de steden te sporen. Dat geldt bij uitstek voor onze hoofdstad.

De trein is populair voor langere afstanden. Driekwart van de werknemers die met de trein forenzen legt meer dan 20 km af van de woon- tot de werkplaats (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019b).

Het aanbod en de reistijd lijken dus een belangrijke rol te spelen in de keuze voor het openbaar vervoer en dat wordt bevestigd door de hinderpalen die openbaarvervoergebruikers ervaren. De top drie van problemen bestaat uit te lange reistijden, vertragsproblemen, en dienstregelingen die niet compatibel zijn met het uurrooster. Veiligheid en comfort zijn minder grote hinderpalen (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019b). Opvallend is dat zich verschillen voordoen tussen Brussel en de andere twee gewesten. In het Brussels hoofdstedelijk gewest zijn er vaker dan in de andere gewesten vertragsproblemen en te weinig beschikbare plaatsen. De beperkte capaciteit in de Brusselse Noord-Zuidverbinding en de forse reizigersstijging bij de MIVB zijn hier waarschijnlijk niet vreemd aan.

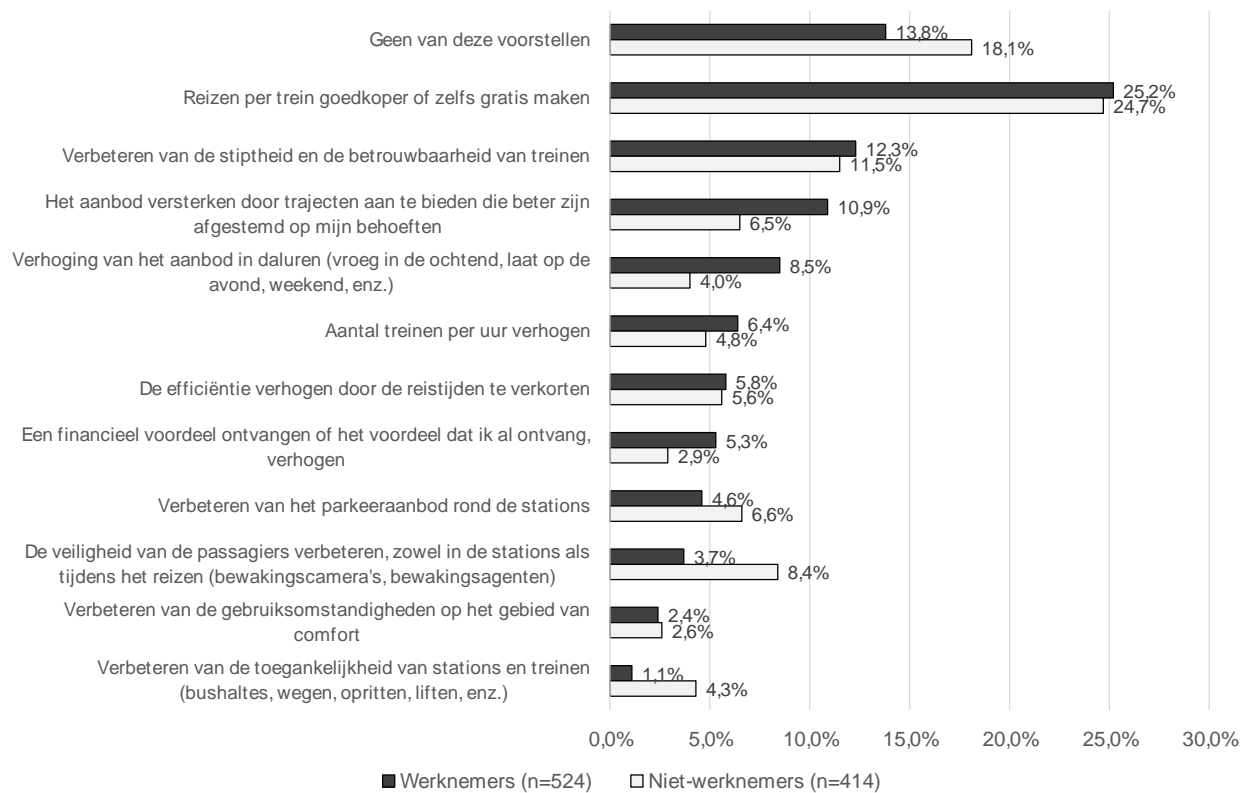
Bij de stimulansen vernoemt een kwart van de werknemers de optie “reizen per trein goedkoper of zelfs gratis maken” (zie figuur 5). De stiptheid verbeteren (12% van de werkende respondenten) en het aanbod versterken (8,5%) vervulden de top drie (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019c). De kostprijs voor de werknemer en de betrouwbaarheid van de dienstverlening lijken met andere woorden de voornaamste hefbomen om het treingebruik aan te moedigen.

Woonplaats (links) en werkplaats (rechts) van tre pendelaars



Bron: fod Mobiliteit en Vervoer (2019b)

Mogelijke stimulansen voor het treingebruik

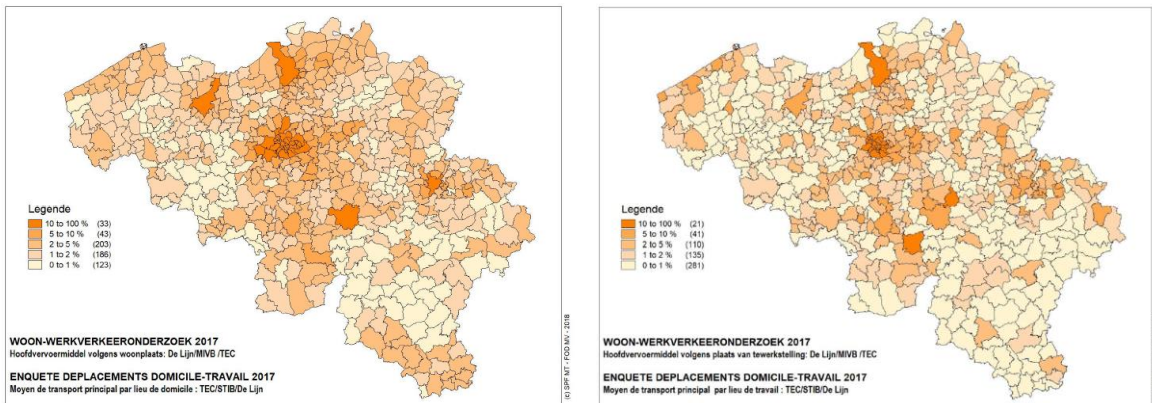


Bron: fod Mobiliteit en Vervoer (2019c)

Metro, tram en bus bekoren slechts beperkt aantal werkenden

Het metro-, tram- en busgebruik steeg sinds 2005 dan wel met bijna 15%, toch blijft het met een modaal aandeel in het woonverkeer van iets minder dan 7% eerder bescheiden (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019b). De geografische spreiding van MTB-gebruikers lijkt sterk op die van de treinpendelaars. De woonplaats is verspreid en de werkplaats ligt vaak in de grote kernen, al is het verschil tussen stedelijke en landelijke gebieden hier iets minder uitgesproken dan bij de trein.

Woonplaats (links) en werkplaats (rechts) van metro-, tram en busgebruikers



Bron: fod Mobiliteit en Vervoer (2019b)

Waar werknemers vaak de trein nemen om behoorlijk lange woon-werkafstanden te overbruggen, woont de helft van de MTB-gebruikers op minder dan 5 kilometer van het werk. Vergroten we de straal tot 10 kilometer, dan neemt dat aantal toe tot maar liefst 80% van de pendelaars met metro, tram of bus (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019b).

De problemen bij de pendel met het openbaar vervoer

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

Noot: deze rubriek van de federale diagnostiek woon-werkverkeer wordt meestal ingevuld door de mobiliteitscoördinator. De resultaten in de tabel geven dus de perceptie van de mobiliteitscoördinator weer, gewogen volgens het aantal werknemers op de vestigingseenheid.

Bron: fod Mobiliteit en Vervoer (2019b)

De ervaren hinderpalen zijn dezelfde als bij het treingebruik: te lange reistijden, vertragingen en dienstregelingen die niet compatibel zijn met het uurrooster (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019b; zie figuur 7). De vaakst genoemde potentiële stimulansen hoeven dus niet te verwonderen: een versterking van het aanbod en een verkorting van de reistijden staan bovenaan (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019c).

Multimodaliteit in het woon-werkverkeer

De bovenstaande bevindingen hebben steeds betrekking op de hoofdverplaatsingswijze voor de woon-werkverplaatsingen. Dat is de manier waarop werkenden het belangrijkste deel van hun woon-werktraject afleggen. Toch kunnen we ervan uitgaan dat heel wat forenzen verschillende vervoersmodi combineren. De federale diagnostiek woon-werkverkeer leert ons bijvoorbeeld dat 35% van de werknemers aanspraak kan maken op een cumulatie van werkgeverstegemoetkomingen voor meerdere transportmodi (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019c).

In de literatuur worden verschillende begrippen gehanteerd om dat fenomeen te beschrijven: multimodaliteit, intermodaliteit, comobiliteit, combimobiliteit... Het gaat er telkens om dat er verschillende transportmodi worden gecombineerd voor verplaatsingen. Dit kan gaan om de combinatie van verschillende verplaatsingsmiddelen voor één traject, maar sommigen verruimen dit en spreken ook over multimodaliteit voor de afwisseling van transportmiddel voor eenzelfde traject afhankelijk van de omstandigheden (tijdstip van de dag, het weer, alleen of in groep...)¹.

Wat het woon-werkverkeer betreft, is er vooralsnog onduidelijkheid over de mate waarin verschillende transportmiddelen met elkaar worden gecombineerd. De bestaande gegevensbronnen geven zeer uiteenlopende resultaten. Daarnaast valt de categorie "te voet" meestal² buiten beschouwing wegens methodologische beperkingen.

De Monitor-enquête van de fod Mobiliteit en Vervoer (2019a) peilt o.a. naar multimodale verplaatsingen, zonder een onderscheid te maken tussen woon-werk- en andere verplaatsingen. Uit de enquête blijkt dat verplaatsingen tussen twee steden (15%) en de verbinding tussen de stad en de stadsrand (6%) meer multimodaal gebeuren dan verplaatsingen binnen een stad (<1%) of buiten de steden (1%). 30% van de treinpendelaars zou zijn voor- en/of natransport combineren met andere openbaarvervoermiddelen en/of de wagen. Slechts 1% van de autependelaars verplaatst zich multimodaal. Van de autependelaars die vervoermiddelen combineren, geniet het openbaar vervoer de voorkeur als aanvulling op de wagen (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019a).

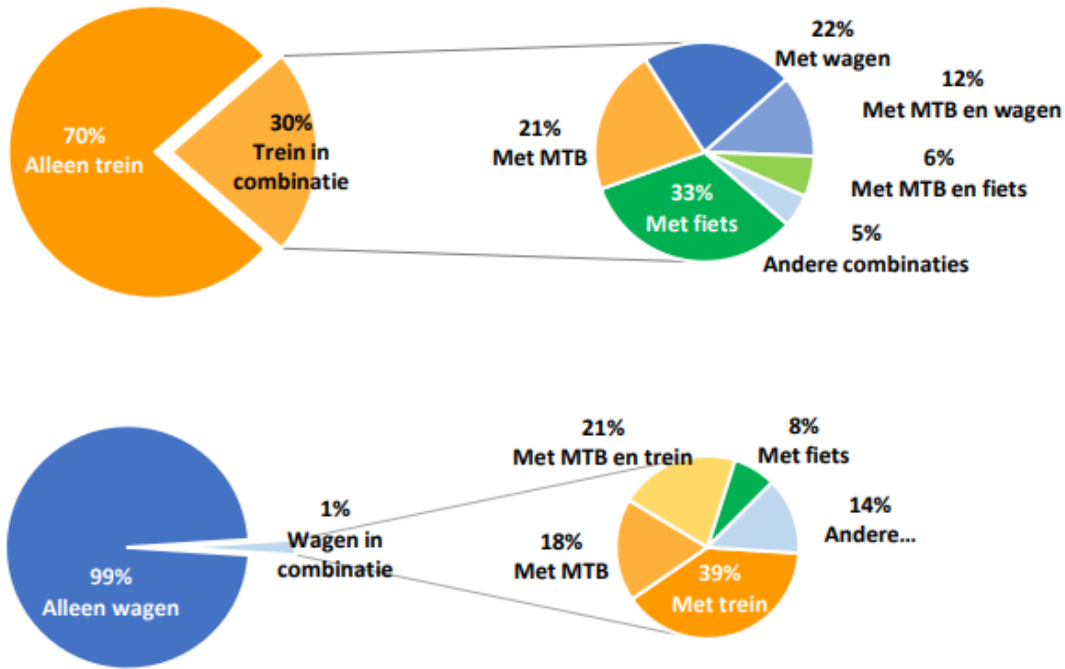
In de Bemob-enquête van de fod Mobiliteit en Vervoer wordt een andere methodologie gehanteerd. Deze enquête spitst zich toe op het woon-werkverkeer. 8,5% van de woon-werkverplaatsingen zou een combinatie van de trein met een ander transportmiddel betreffen. Voor 1,7% van de verplaatsingen wordt de metro, tram en/of bus gecombineerd met de auto of de fiets (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019b).

Benaderen we het fenomeen multimodaliteit vanuit een ruimere invalshoek (afwisseling van transportmiddel), zou 59,2% (bijna) iedere keer hetzelfde transportmiddel gebruiken voor de woon-werkpendel. Een belangrijk deel van de werknemers maakt geregeld een omweg: 24% op weg naar het werk - waarvan de helft voor de kinderen - en 26% op de terugweg voor boodschappen. Ook het tijdstip van de pendel is voor de meeste werknemers niet telkens hetzelfde (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019c).

¹ Zo ook de sociale partners in hun focustekst 'De multimodaliteit verder ontwikkelen' van het Verslag Werkgelegenheid-Concurrentievermogen 2018 – 2019 (CRB 2019-2102).

² Bv. in de Monitor-enquête van de fod Mobiliteit en Vervoer.

Wat zijn de meest voorkomende combinaties van vervoersmodi volgens de monitorenquête?



Bron: fod Mobiliteit en Vervoer (2019a)

Een blik op de toekomst

Hoe zal het woon-werkverkeer er uitzien binnen tien, twintig of zelfs dertig jaar? Dat is bijzonder moeilijk te voorspellen. Het Federaal Planbureau (2019) verwacht wel dat het aantal afgelegde reizigerskilometers in België tegen 2040 met bijna 10% zal stijgen, van 150 miljard tot 165 miljard. Specifiek voor het woon-werkverkeer wordt verwacht dat het aantal reizigerskilometers jaarlijks gemiddeld met 0,3% zal toenemen, wat neerkomt op een totale groei van meer dan 7% over de periode 2015-2040.

Wat de modale verdeling van het woon-werkverkeer betreft, zullen bij ongewijzigd beleid in 2040 nog 8% meer reizigerskilometers met de wagen worden afgelegd dan vandaag. Het treingebruik zou volgens het Federaal Planbureau toenemen met 5,2%, het tramvervoer met 21,8% en het metrovervoer met 27,5%. Het aantal kilometers die te voet/met de fiets worden afgelegd, zou met 9,8% stijgen. Het busgebruik zou stagneren. Het verkeer in de daluren zal overigens relatief sterker groeien dan dat in de spitsuren.

Voorspellingen zoals die van het Planbureau houden echter geen rekening met nieuwe mobiliteitstrends. Zo zien we de laatste jaren steeds meer deelsteps in het straatbeeld en lijkt een beweging op gang te komen richting MaaS ('Mobility as a Service'). Voorlopig is het voor de meeste van die recente fenomenen echter koffiedik kijken over wat ze zullen betekenen voor het woon-werkverkeer. Cijfermateriaal over hun populariteit is schaars en verder onderzoek zal nodig zijn om een beter zicht te krijgen op deze pas ontstane trends. Tegelijk dringt zich de vraag op of en hoe deze vormen van mobiliteit zouden kunnen worden opgenomen in het nieuwe terugbetalingssysteem dat de interprofessionele sociale partners overwegen uit te werken.

Een gecoördineerde aanpak voor vlotter en duurzamer woon-werkverkeer

Een vlotte toegang tot de economische poorten en tewerkstellingspolen is onontbeerlijk voor de werking van onze economie en het welzijn van de werknemers. De pendel tussen de woning en de werkplaats gebeurt hoofdzakelijk tijdens de spitsuren. Juist tijdens die periode van de dag treden de meeste files op en ondervinden we de meeste vertragingen tijdens onze trajecten. Dit zorgt voor aanzienlijke economische verliezen, een onevenwichtige privé-werkbalans, stress en milieuschade. Het woon-werkverkeer stelt ons dus voor een grote uitdaging.

Momenteel is de auto nog veruit het populairste verplaatsingsmiddel tussen de woning en de werkplaats en volgens de laatste vooruitzichten van het Federaal Planbureau zal dit bij ongewijzigd beleid nog tot 2040 zo blijven. De fiets en het openbaar vervoer zijn in het woon-werkverkeer de laatste jaren aan een stevige opmars bezig. Er rest nog een groot onbenut potentieel om het aandeel van zowel de fiets als het openbaar vervoer te verhogen in het woon-werkverkeer.

De interprofessionele sociale partners overwegen momenteel aan een nieuw systeem te werken voor de terugbetaling van het woon-werkverkeer dat inzet op duurzame modi en de bestaande systemen vereenvoudigt. Ze willen zo helpen om een verschuiving richting duurzamer pendelgedrag van de werknemers op gang te brengen. Dit artikel leert ons dat de sociale partners dat niet alleen kunnen. Er is ook een belangrijke rol weggelegd voor de overheden, de vervoersaanbieders en de mobiliteitsgebruikers. Enkel samen zullen ze erin kunnen slagen de nodige omslag te realiseren en de mobiliteitssituatie in ons land te verbeteren.

Bronnen

FEDERAAL PLANBUREAU (2019), Vooruitzichten van de transportvraag in 2040.

Voor de langetermijnvooruitzichten op transport maakt het Federaal Planbureau gebruik van het PLANET-model. Dat model genereert vervoersstromen op basis van macro-economische en sociodemografische ontwikkelingen. Aan de hand van die vervoersstromen wordt vervolgens de transportvraag geraamd en verdeeld over de verschillende transportmodi.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER (2019a), Enquête monitor over de mobiliteit van de Belgen.

Online enquête naar het verplaatsingsgedrag bij 10.632 Belgen ouder dan 6 jaar.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER (2019b), Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017.

Een enquête met als steekproef alle werknemers die het merendeel van de tijd op dezelfde plaats werken, bij werkgevers die meer dan 100 personen in dienst hebben en in vestigingseenheden met meer dan 30 personen. De enquête werd in 11.536 vestigingseenheden afgenomen.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER (2019c), Enquête Bemob.

Bemob (1). Een online vragenlijst over woon-werkverplaatsingen en hun complexiteit. Afgenomen in december 2019 bij 2000 werkenden (representatief op het vlak van leeftijd, geslacht en gewest van woonplaats). Deze enquête maakt het mogelijk gedetailleerde informatie te verkrijgen over multimodaliteit en de frequentie waarmee werkenden van vervoersmodus veranderen. Data niet openbaar gemaakt.

Bemob (2). Een online enquête over de gepercipieerde voor- en nadelen van verschillende vervoersmodi. Steekproef van ongeveer 1000 personen voor elke vraag. Data niet openbaar gemaakt.