

## IMPACT VAN DE STIJGING VAN DE BRANDSTOFPRIJZEN OP DE WOON-WERKVERPLAATSINGEN

De forse stijging van de energieprijzen die het afgelopen jaar werd waargenomen, en die nog werd verscherpt door de oorlog in Oekraïne, heeft een aanzienlijke impact gehad op de ondernemingen en de huishoudens. De stijging van de prijs voor brandstoffen aan de pomp stond de afgelopen maanden vaak in de actualiteit en bleef niet zonder gevolgen voor de kosten van de woon-werkverplaatsingen. Hoe hebben die kosten zich voor de werknemers ontwikkeld in vergelijking met de voorbije jaren? Wie werd door dit verschijnsel getroffen en welke ontwikkelingen kunnen we verwachten op het vlak van de woon-werkverplaatsingen in de nabije toekomst? Hieronder geven we enkele elementen van antwoord op deze vragen.

### Twee op de drie werknemers gaan met de auto naar het werk

De woon-werkverplaatsingen hebben betrekking op het traject tussen de woonplaats en de werkplaats, wanneer deze laatste vast is. Heel wat werknemers verrichten ook zogenoemde beroepsverplaatsingen om klanten of patiënten te bezoeken. Die werknemers - we denken hierbij o.a. aan de huishoudhulpen - werden nog zwaarder getroffen door de stijging van de brandstofprijzen, althans wanneer zij minstens een deel van de kosten zelf ten laste nemen. Beroepsverplaatsingen worden in dit artikel niet mee in beschouwing genomen.

Twee op de drie werknemers gebruiken de auto of de motorfiets als hoofdvervoermiddel om zich naar het werk te begeven vanuit hun woonplaats. Dat is goed voor 2,8 van de 4,2 miljoen loontrekkers in België over alle sectoren heen<sup>1</sup>. In het algemeen heeft de afstand tussen de woon- en de werkplaats een sterke invloed op de keuze van het vervoermiddel. Niettemin blijft de auto, ongeacht de afstand (misschien met uitzondering van de zeer kleine afstanden van minder dan 2 km), voor de meeste werknemers het vervoermiddel waaraan ze de voorkeur geven. Voor de lange verplaatsingen - van meer dan 30 km - wordt een aanzienlijk deel van de trajecten met de trein afgelegd, meer bepaald in de richting van Brussel. Omgekeerd wordt de fiets hoofdzakelijk gebruikt voor de korte afstanden van minder dan 15 km. De overige openbaarvervoermiddelen (metro, tram, bus) worden vooral in Brussel gebruikt.

#### Modaal aandeel van het woon-werkverkeer

	Modaal aandeel
Auto's en motorfietsen	66%
Trein	11%
Metro / Tram / Bus	7%
Fiets	11%
Te voet	2%
Andere	3%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>

Bron: Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017

<sup>1</sup> Deze analyse steunt hoofdzakelijk op de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017. De federale diagnostiek verzamelt om de 3 jaar gegevens bij de Belgische werkgevers die meer dan 100 werknemers in dienst hebben. Ruim 1,5 miljoen werknemers vallen onder deze enquête. De gegevens hebben betrekking op de hoofdverplaatsingswijze om zich naar het werk te begeven, d.i. de verplaatsingswijze waarmee gedurende het grootste deel van het jaar de grootste afstand tussen de woon- en de werkplaats wordt afgelegd.

## Gemiddeld wordt tussen de woon- en de werkplaats dagelijks 30 km afgelegd

De gemiddelde afstand die met de auto wordt afgelegd om naar het werk te reizen bedraagt 15,3 km<sup>2</sup>, wat neerkomt op iets meer dan 30 km heen en terug. Een werknemer die zich 20 dagen per maand naar zijn werk verplaatst, legt dus gemiddeld 613 km per maand af in het kader van zijn woon-werkverkeer. Dankzij de ontwikkeling van het telewerk kon het aantal verplaatsingen worden verminderd, maar deze mogelijkheid is niet voor iedereen toegankelijk. Het aandeel van werknemers die soms of regelmatig van thuis uit werken, bedroeg 37% in 2021, tegenover 19% in 2019.

Achter de gemiddelde trajectafstand gaan voorts aanzienlijke verschillen tussen de automobilisten schuil. Zo gebruikt 49% van de automobilisten de auto voor trajecten van 0 tot 10 km. Omgekeerd woont 13% van de werknemers die zich met de auto verplaatsen meer dan 30 km weg van hun werkplek.

## De kosten van de woon-werkverplaatsingen zijn in 2022 fors gestegen

Op basis van de gemiddelde afstand die door een werknemer wordt afgelegd en rekening houdend met een brandstofverbruik van 6 liter per 100 km, is het mogelijk de gemiddelde maandelijkse kosten van brandstof voor een auto in het kader van de woon-werkverplaatsingen te ramen. Van 2020 tot 2022 zijn de kosten van het brandstofverbruik gemiddeld met 22 euro per maand gestegen voor benzinewagens, en met 26 euro voor wagens die op diesel rijden, wat neerkomt op een stijging van ca. 50% (van 1,3 €/L tot 2 €/L). Voor een werknemer die 15 km van zijn werk afwoont, bedragen de meerkosten per jaar aldus tussen 270 en 310 euro.

### Ontwikkeling van de gemiddelde maandelijkse brandstofkosten voor een auto

	2020	2021	Juli 2022
Benzine 95 E10	49,6 €	57,5 €	72,2 €
Diesel B7	50,3 €	57,8 €	76,0 €

Bron: gegevens van de fod Mobiliteit en Vervoer (afstanden) en van Statbel (brandstofprijzen); berekeningen van het secretariaat

Deze verplaatsingskosten zijn echter niet altijd ten laste van de werknemers. Volgens een studie die de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven in 2017 uitvoerde<sup>3</sup>, ontvangt 1 op de twee werknemers van de privésector een vergoeding van zijn werkgever voor de woon-werkverplaatsingen die hij met zijn eigen wagen heeft verricht.

Voorts gebruiken ongeveer 450.000 loontrekkers een bedrijfswagen voor hun woon-werkverplaatsingen, hetzij een wagen die aan een werknemer ter beschikking wordt gesteld door zijn bedrijf en die voor privédoeleinden mag worden gebruikt. Een aanzienlijk deel van deze werknemers (9 op de 10) krijgt van zijn werkgever ook een brandstofkaart, en zij voelen dan ook weinig effecten van de stijging van de brandstofprijzen aan de pomp.

## Een verschuiving naar de andere vervoermiddelen?

Zal de stijging van de brandstofprijzen kunnen leiden tot een modal shift, d.w.z. een verandering in het mobiliteitsgedrag? Natuurlijk blijven ook de andere vervoerswijzen niet gespaard van de

<sup>2</sup> Dit is de afstand in vogelvlucht tussen de exacte werkplaats en het centrum van de postcode van de woonplaats. Enkel de werknemers met een vaste werkplaats (minstens 2 verplaatsingsdagen naar dezelfde werkplaats) worden in aanmerking genomen.

<sup>3</sup> <https://www.ccecrb.fgov.be/p/nl/386/ruwe-schatting-van-de-directe-kosten-van-het-woon-werkverkeer-voor-de-loontrekkers-en-de-werkgevers-uit-de-privesector-in-belgie>

energieprijsstijgingen, hoewel de terugbetaling van de verplaatsingskosten meer de norm is wanneer de werknemer met het openbaar vervoer reist.

De laatste mobiliteitsbarometer van het VIAS Institute (2022) geeft indicaties in die zin, ook al heeft deze barometer betrekking op alle verplaatsingen en niet alleen op de woon-werktrajecten. Zo ligt het aantal kilometers dat met de auto wordt afgelegd in de eerste helft van 2022 23% lager dan in dezelfde periode in 2019. Het aandeel van de kilometers die met de auto worden afgelegd, is gedaald van 56% tot 52%, voornamelijk ten voordele van de fiets.

Hoewel het niet altijd mogelijk is met het openbaar vervoer naar het werk te komen, en bij de keuze van een vervoerswijze ook andere factoren een rol kunnen spelen (bv. het weer of omdat op weg naar het werk kinderen naar school moeten worden gebracht), lijkt het gebruik van de auto niet altijd noodzakelijk te zijn. Zo woont in België bijvoorbeeld 30% van de werknemers op minder dan 5 kilometer van de werkplek. Daarvan verplaatst 1 op de 2 werknemers zich hoofdzakelijk met de auto of de motorfiets. Voorts woont 82% van de Belgen op minder dan 5 kilometer van een treinstation en 93% op minder dan 500 meter van een halte van het openbaar vervoer - hoewel dit vervoermiddel de woning binnen een passende dienstregeling en een passend tijdsbestek met de werkplek moet kunnen verbinden.

Of dat nu het gevolg is van de stijgende brandstofprijzen of niet, het potentieel om van vervoermiddel te veranderen en over te schakelen op duurzamere vervoerswijzen is dus wel degelijk aanwezig.