

BEDRIJFSVERVOER- PLANNEN

Balans 2024-2025



Inhoud

1. Inleiding	3
2. Methodologische aspecten	4
3. Evolutie van vervoerswijzen en telewerk	5
4. Voor- en natraject.....	9
5. Ligging van de onderneming: een bepalende factor.....	10
6. De invloed van de activiteitensector	11
7. De andere soorten verplaatsingen	12
8. De wagenparken.....	13
9. Parkings op de eindbestemming.....	15
10. Maatregelen ten bate van duurzame mobiliteit.....	16
11. De impact van het BVP	17
12. Conclusies	19

1. Inleiding

De BVP-cyclus

Om de drie jaar moeten werkgevers met meer dan 100 werknemers op één site van hun onderneming in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een bedrijfsvervoersplan (BVP) opstellen of bijwerken. In 2024 volgde de nieuwe editie van de verplichte BVP's volgend op die van 2021.

Bedrijven konden hun BVP tussen 1 juli 2024 en 31 januari 2025 indienen bij de gewestelijke administratie. Sommige dossiers werden echter na deze termijn ingediend en we hebben de ontvangstprocedure afgesloten om deze balans in het vierde kwartaal van 2025 op te maken. Dit verslag heeft daarom betrekking op de periode 2024-2025 en is een update van het vorige rapport (2021-2022).

Met het oog op de leesbaarheid zullen de verschillende edities in de tekst en de figuren meestal worden aangeduid met één referentiejaar ('2024', '2021', enz.).

Een bijzondere editie

Zoals elke cyclus trekken we ook lessen uit de editie van 2024. Er zijn echter drie belangrijke redenen waarom het om een bijzondere editie gaat.

Ten eerste zien we een zekere "terugkeer naar de normaliteit" na de editie van 2021, die plaatsvond terwijl de effecten van corona op de organisatie van werk en reizen nog heel uitgesproken waren. In het boekjaar 2024 zagen we een terugkeer naar stabiele mobiliteitspraktijken, zij het in een context die grondig veranderd is door de veralgemening van telewerk.

Ten tweede is dit de eerste keer dat de verplichting om een BVP op te stellen gepaard gaat met effectieve sancties in het geval dat er geen plan wordt ingediend. Die wijziging in de regelgeving heeft geleid tot een hoger responspercentage dan in eerdere cycli, wat de kracht van de analyse versterkt.

Ten slotte is het in 2024 twintig jaar geleden dat de BVP's het levenslicht zagen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In 2004 maakte het gewest de BVP's verplicht voor alle sites met meer dan 200 werknemers op haar grondgebied. Hoewel de vorm en inhoud van de BVP's destijds aanzienlijk verschilden van die van vandaag, biedt deze balans de mogelijkheid om recente ontwikkelingen in een langetermijnperspectief te plaatsen en de huidige situatie te vergelijken met die op het moment dat de gegevens voor het eerst werden verzameld.

Deze balans biedt de mogelijkheid om een aantal centrale vragen te beantwoorden: blijft het aandeel van de fiets in hetzelfde tempo toenemen of neemt het af? Keerden pendelaars na corona terug naar het openbaar vervoer? Stellen we een massale terugkeer vast naar een fysieke aanwezigheid op kantoor na de gezondheidscrisis? Hoeveel werknemers hebben een bedrijfswagen en hoe ver is de elektrificatie van bedrijfswagenparken gevorderd? In welke sectoren of gebieden zijn de veranderingen het meest uitgesproken? En, meer in het algemeen, hoe is de mobiliteit van werknemers in de grote Brusselse bedrijven veranderd in twintig jaar BVP?



2. Methodologische aspecten

Twee complementaire bronnen

Dit rapport is gebaseerd op twee afzonderlijke en complementaire gegevensbronnen. Ten eerste, de bedrijfsvervoerplannen (BVP), die de belangrijkste bron van analyse zijn en standaard worden gebruikt tenzij anders vermeld. Ten tweede worden ook de individuele antwoorden (verzameld via de tool van de regionale mobiliteitsenquête die ter beschikking wordt gesteld van bedrijven) gebruikt als bron.

De BVP's verstrekken op bedrijfsniveau geaggregeerde gegevens: modale verdeling, wagenpark, parkeer capaciteit, uitgevoerde maatregelen, enz. Ze maken het dus mogelijk om een algemene gestructureerde diagnose op te stellen van de mobiliteit die wordt gegenereerd door grote bedrijven in Brussel. Deze gegevens maken echter geen gedetailleerde analyse van individueel gedrag mogelijk. Ze geven bijvoorbeeld het aantal autobestuurders of telewerkers aan, zonder dat het mogelijk is om combinaties van praktijken op individueel niveau te identificeren.

Individuele mobiliteitsenquêtes zorgen voor die mate van detail. Ze maken het mogelijk om meerdere variabelen met elkaar te vergelijken: belangrijkste vervoerswijze, reisketen, frequentie van telewerken, geslacht, woonplaats, enz. Deze gegevens zijn echter slechts gedeeltelijk: 4 van de 10 bedrijven gebruikten de enquête tool, met een deelnamepercentage van ongeveer 47%.

Een historisch hoge respons

In december 2025 werden er in totaal 529 BVP's ingediend, een aanzienlijke stijging ten opzichte van eerdere edities met een vergelijkbare termijn (470 voor editie 2021 en 489 voor 2017), terwijl het aantal betrokken sites relatief stabiel is gebleven (rond 560 sinds 2017). Dit komt overeen met een ontvangstpercentage van 94,5% van de verwachte dossiers.

Wat het aantal werknemers betreft, is de respons nog signifikanter: de 529 BVP's hebben betrekking op bijna 316 000 werknemers, of 98% van de 322 000 werknemers die mogelijk onder deze verplichting vallen. De ontbrekende dossiers gaan vooral over

kleinere bedrijven, terwijl grote werkgevers bijna volledig aan hun verplichtingen hebben voldaan.

Dat is een aanzienlijke verbetering ten opzichte van eerdere cycli, toen ongeveer 93% van de betrokken werknemers werd bereikt. De invoering in 2024 van sancties voor niet-naleving van de wetgeving, in combinatie met betere communicatie door de administratie, heeft waarschijnlijk bijgedragen aan die verbetering.

Bovendien heeft het aandeel werknemers die in een bedrijf werken dat onder een BVP valt, voor de totale werkgelegenheid in Brussel voor het eerst de kaap van 40% overschreden. Vier op de tien jobs in het gewest vallen nu onder de BVP-verplichting, terwijl het totale aantal werknemers in Brussel nog nooit zo hoog is geweest.¹

Figuur 1. Representativiteit

Jaar	Percentage betrokken werknemers	Aandeel van de werkgelegenheid in Brussel
2014	92,8%	38,6%
2017	93,8%	37,1%
2021	93,1%	38,8%
2024	98,1%	40,4%

Net als in voorgaande edities zijn sommige ontvangen dossiers niet opgenomen in de analyse vanwege tekortkomingen in de kwaliteit van de ingediende gegevens. Deze cijfers zijn gebaseerd op 487 BVP's, die betrekking hebben op 291.547 werknemers, wat overeenkomt met 37,3% van de werkgelegenheid in Brussel.

In termen van dekking en representativiteit is de editie 2024-2025 de sterkste balans tot nu toe.

¹ 781.797 jobs geïdentificeerd in de laatste Mini-Bru 2025 studie van het BISA <https://bisa.brussels/publicaties/mini-bru>

3. Evolutie van vervoerswijzen en telewerk

Hoe pendelen werknemers naar hun werk? Deze kwestie staat centraal in het bedrijfsvervoerplan en wordt daarom als eerste behandeld in dit rapport.

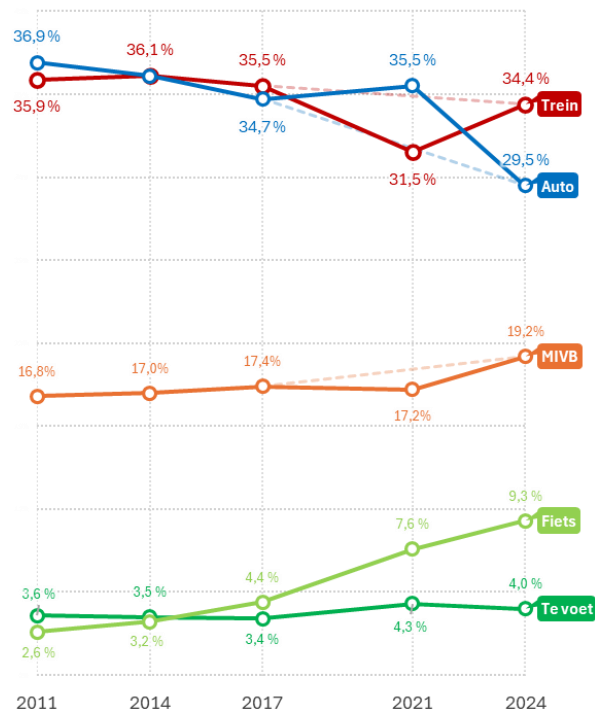
De analyse bestaat uit drie delen. Om te beginnen kijken we naar de evolutie in de belangrijkste vervoerswijzen die werknemers gebruiken om naar hun werk te gaan. Vervolgens kijken we naar de kwestie van niet-pendelen, d.w.z. telewerken, een fenomeen dat aanzienlijk is toegenomen sinds de gezondheidscrisis. Tot slot worden die twee dimensies gecombineerd om veranderingen in verplaatsingsvolumes per vervoerswijze te beoordelen.

Belangrijkste vervoerswijzen

Na de grote modale verschuivingen die tussen 2017 en 2021 werden waargenomen als gevolg van de gezondheidscrisis, keert de verdeling van woon-werkverplaatsingen in 2024 terug naar een traject dat in lijn is met de langetermijntrends (Figuur 2).

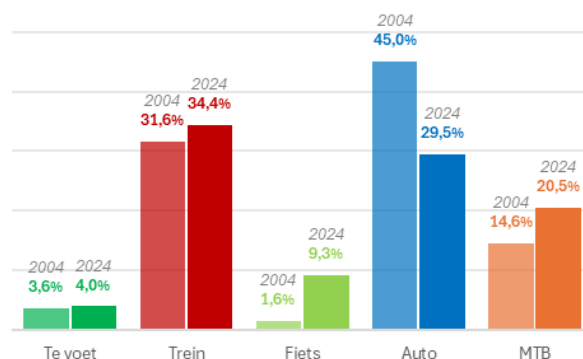
Het treingebruik, dat tijdens de coronaperiode zwaar werd getroffen, is nu terug op een niveau dat dicht in de buurt komt van dat van 2017, namelijk ongeveer 35%. Ook het aandeel voetgangers heeft zich gestabiliseerd op ongeveer 4%, ook dicht bij het niveau van 2017. Het modale aandeel van de MIVB is sinds 2021 gestegen tot 19%. Het gebruik van de fiets blijft groeien, zij het minder snel dan tussen 2017 en 2021. Het is nu goed voor meer dan 9% van alle verplaatsingen en heeft zo betrekking op bijna één op de tien werknemers. Omgekeerd is het aandeel van de auto sterk gedaald tot onder de 30%, een bevestiging van de dalende trend die al meer dan een decennium aan de gang is. De opleving die in 2021 werd waargenomen, lijkt achteraf dus verbonden aan de situatie van toen.

Figuur 2. Evolutie van de modale verdeling



Als we verder teruggaan in de tijd, naar de invoering van de BVP's in 2004, zien we dat het landschap van woon-werkverkeer in twintig jaar radicaal is veranderd (Figuur 3). Het aandeel van de auto daalde in die periode met een derde, van 45% naar minder dan 30%. Die trend was vooral in het voordeel van het stedelijk openbaar vervoer (MIVB, De Lijn en TEC, in de onderstaande figuur samengebracht onder het acroniem MTB) en de fiets, terwijl ook het gebruik van de trein is toegenomen.

Figuur 3. Vergelijking 2004-2024 modale verdeling

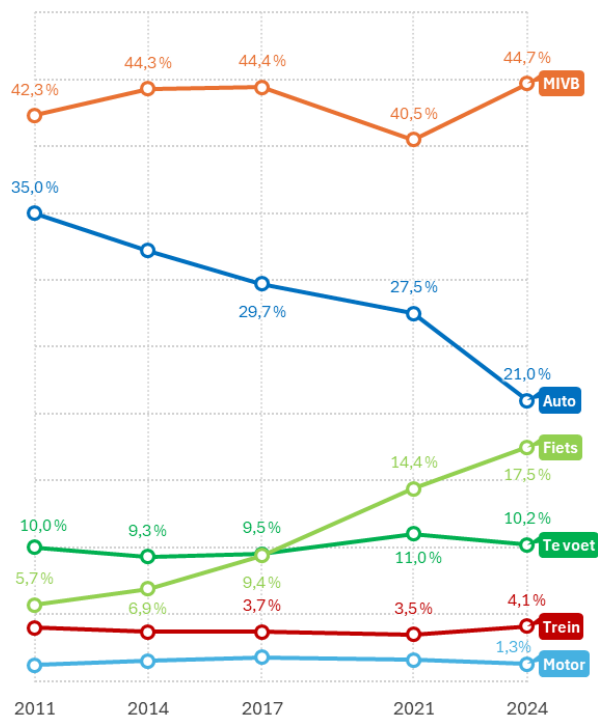


De significante groei in lokale vervoerswijzen, met name de fiets en het stedelijk openbaar vervoer, suggereert dat de modal shift groter is geweest voor verplaatsingen voor korte en middellange afstanden. Om dat aspect te verduidelijken, maakt onze analyse nu een onderscheid tussen de evolutie van de verplaatsingswijzen volgens de woonplaats van de werknemers: enerzijds de werknemers die in Brussel wonen (Figuur 5), en anderzijds de pendelaars, d.w.z. de werknemers die buiten het gewest wonen (Figuur 6).

Dat onderscheid legt contrasterende dynamieken bloot. Ten eerste laat het zien dat de daling van het autogebruik grotendeels wordt veroorzaakt door Brusselse werknemers. Voor pendelaars daalt het aandeel van de auto ook, maar in mindere mate. De modale structuur is relatief stabiel gebleven sinds 2011, met uitzondering van de coronaperiode. De fiets is echter een opmerkelijke uitzondering: het aandeel verplaatsingen met de fiets van buiten het gewest stijgt van ongeveer 1% in 2011 tot meer dan 4% in 2024.

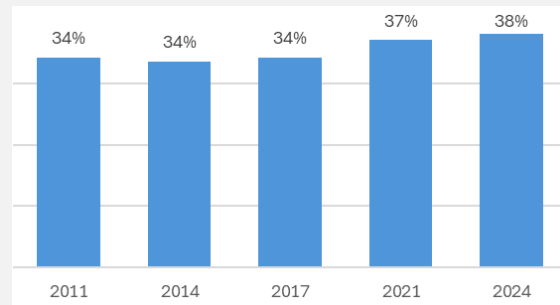
Voor Brusselse werknemers is er sinds 2011 een echte boost merkbaar. Het aandeel van de fiets is in die periode verdrievoudigd en zou in de toekomst het autogebruik kunnen inhalen, dat sterk is gedaald, van 35% in 2011 (en zelfs 44% in 2004 bij de start van de BVP's) tot 21% in 2024.

Figuur 5. Veranderingen in de modale verdeling van Brusselselaars



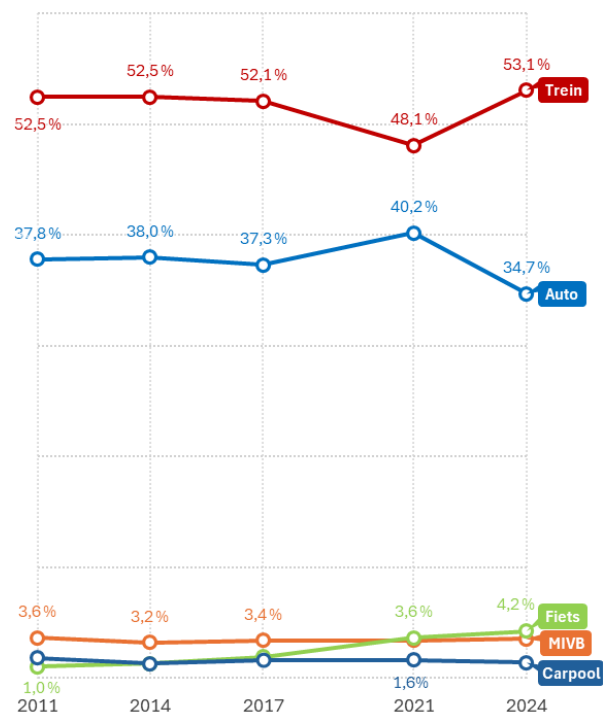
Voor de andere vervoerswijzen zijn de trends stabiel. Strikt vanuit het standpunt van de Brusselse werknemers is het aandeel van de MIVB niet significant gestegen. De stijging die op globaal niveau wordt waargenomen (Figuur 2) kan dus eerder worden verklaard door de stijging van het aandeel van de Brusselse werknemers in de totale werkgelegenheid (Figuur 4).

Figuur 4. Percentage Brusselse werknemers in BVP-bedrijven



Het aandeel Brusselse werknemers in het personeelsbestand van bedrijven die onder een BVP vallen, steeg licht van 34% naar 38% van alle werknemers. Die trend komt overeen met de BISA-gegevens over de totale werkgelegenheid in Brussel.

Figuur 6 Evolutie in de modale verdeling van pendelaars



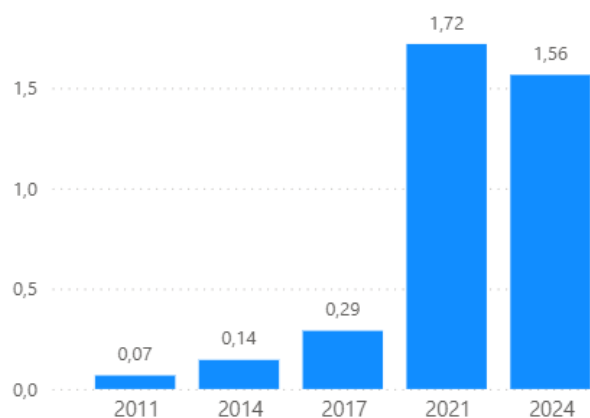
Telewerk

De modale verdeling hierboven beschrijft de vervoerswijzen die werknemers gebruiken om naar het werk te pendelen. Een aanzienlijk deel van deze verplaatsingen vindt echter niet meer dagelijks plaats door telewerk. Een analyse van dat fenomeen is daarom essentieel om de recente trends in woon-werkverkeer te begrijpen.

In 2020 nam telewerken drastisch toe als gevolg van de coronacrisis: gedurende enkele maanden werden bijna alle werknemers die geen essentiële job uitoefenden gedwongen om thuis te werken. Ten tijde van de editie van 2021 van de BVP's was die lockdownsituatie in veel organisaties nog altijd van toepassing. De destijds verzamelde gegevens kunnen daarom de feitelijke praktijk van telewerk hebben onderschat of verkeerd hebben weergegeven, waarbij sommige bedrijven de formele – soms nog steeds niet aangepaste – situatie rapporteerden in plaats van de praktijken die daadwerkelijk tijdens de crisis werden waargenomen.

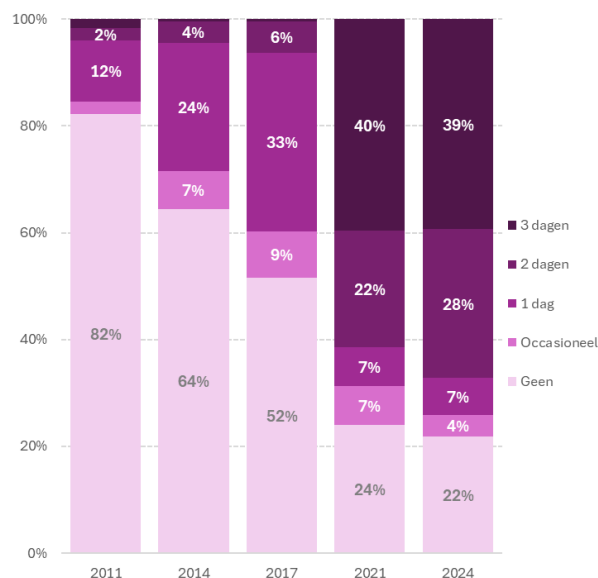
De editie van 2024 is daarom de eerste representatieve momentopname van de situatie na corona. Die resultaten bevestigen dat telewerk een vast onderdeel aan het worden is van de werkorganisatie (Figuur 7). De terugkeer naar praktijken van voor de gezondheidscrisis lijkt beperkt: gemiddeld zijn werknemers nog altijd 1,56 dagen per week van thuis uit aan de slag, en werknemers die een kantoorbaan hebben in de dienstensector zelfs twee dagen. De waargenomen niveaus zijn grotendeels gelijk in de publieke en private sector, in tegenstelling tot het vaak geopperde idee dat er meer gebruik wordt gemaakt van telewerk in de publieke sector.

Figuur 7. Gemiddeld aantal telewerkdagen per week



De mogelijkheden voor telewerk zijn vaak ruimer dan de daadwerkelijke praktijk (Figuur 8). Zo biedt 40% van de bedrijven drie of meer dagen per week telewerk aan en 28% twee dagen.

Figuur 8. Verdeling van bedrijven volgens het maximaal aantal aangeboden telewerkdagen



Met een gemiddelde van 1,56 dagen per week vertegenwoordigt telewerken nu ongeveer 30% van de werkelijke werktijd. De intensiteit varieert echter naargelang de kenmerken van de werknemers en het werk dat ze doen. Het is niet mogelijk om die variaties in detail te analyseren met behulp van gegevens van de BVP's, omdat individuele variabelen niet met elkaar in verband kunnen worden gebracht. Mobiliteitsenquêtes bieden echter aanvullende informatie: ze tonen aan dat pendelaars gemiddeld 40% meer telewerken dan Brusselse werknemers. Dat verschil kan zowel worden verklaard door de langere woon-werkafstand als door de sectorale spreiding van de werkgelegenheid: in de sectoren waar telewerk moeilijker is, wonen verhoudingsgewijs meer werknemers in Brussel.

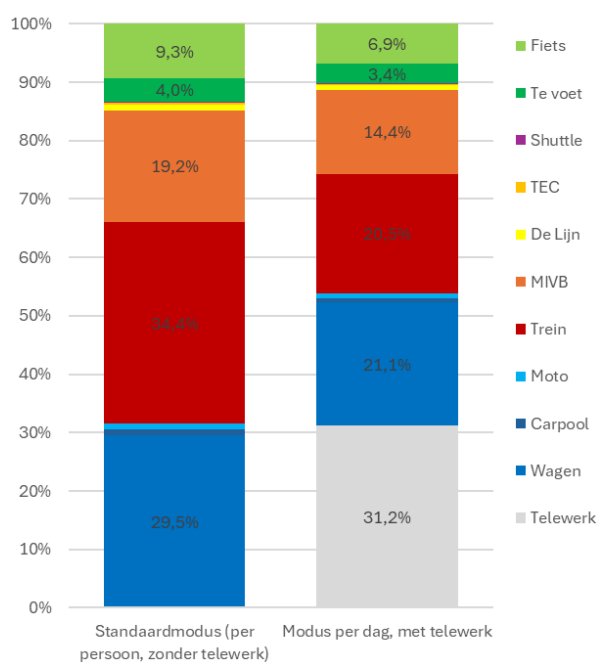
Verplaatsingsvolumes

De intensiteit van telewerk varieert naargelang de vervoerswijze. Treingebruikers zijn de meest frequente telewerkers, ongeveer 25% boven het gemiddelde. Dat verschil suggereert dat de traditionele modale analyse moet worden aangevuld met een benadering op basis van de verplaatsingsvolumes.

De traditionele aanpak meet het aandeel van elke vervoerswijze per persoon, ongeacht de feitelijke frequentie van de verplaatsingen. In een context waarin telewerk een belangrijke rol speelt, is het echter ook relevant om te redeneren in termen van het aantal dagen dat daadwerkelijk ter plaatse of op afstand is gewerkt.

Figuur 9 vergelijkt die twee waarden voor het jaar 2024: links de modale verdeling per persoon, rechts de verdeling in werkdagen, inclusief het effect van telewerk.

Figuur 9. Modale verdeling met en zonder de factor telewerk



Vanuit dat standpunt lijkt telewerk de meest voorkomende situatie te zijn: op een gemiddelde dag is het aantal thuiswerkers groter dan het aantal auto- of treingebruikers. Die situatie varieert echter naargelang de dag van de week: ze is minder uitgesproken op drukke dagen (dinsdag en donderdag) en meer uitgesproken op dagen waarop telewerk meer voorkomt (woensdag en vrijdag). Met de gegevens die momenteel beschikbaar zijn, kunnen die dagelijkse schommelingen echter niet nauwkeurig worden gekwantificeerd.

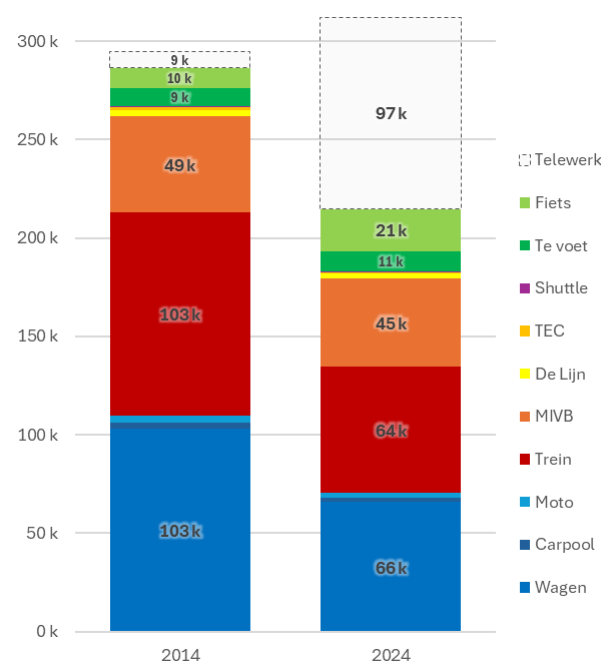
Hoewel modale aandelen meestal worden uitgedrukt in percentages, biedt een extra lezing in absolute aantallen een ander perspectief. Uitgedrukt in het aantal verplaatsingen op een gemiddelde dag, toont deze de evolutie in de werkelijke volumes per vervoerswijze (**Figuur 10**)

Tussen 2014 en 2024 daalt, ondanks een lichte stijging van het totale aantal werknemers dat onder de BVP's valt, het totale aantal dagelijkse verplaatsingen aanzienlijk. Die ontwikkeling wordt grotendeels verklaard door de opkomst en verspreiding van telewerk in deze periode.

De dagelijkse volumes dalen daarom van ongeveer 103.000 verplaatsingen met de trein en auto in 2014 tot respectievelijk 64.000 en 66.000 in 2024.

Alleen wandelen en fietsen lieten een toename in volume zien, met een meer uitgesproken stijging voor fietsen (van 10.000 naar 21.000). De erosie bij de MIVB blijft op haar beurt veel beperkter dan bij de trein.

Figuur 10. Aantal verplaatsingen op een gemiddelde dag, voor alle werknemers die onder een BVP vallen



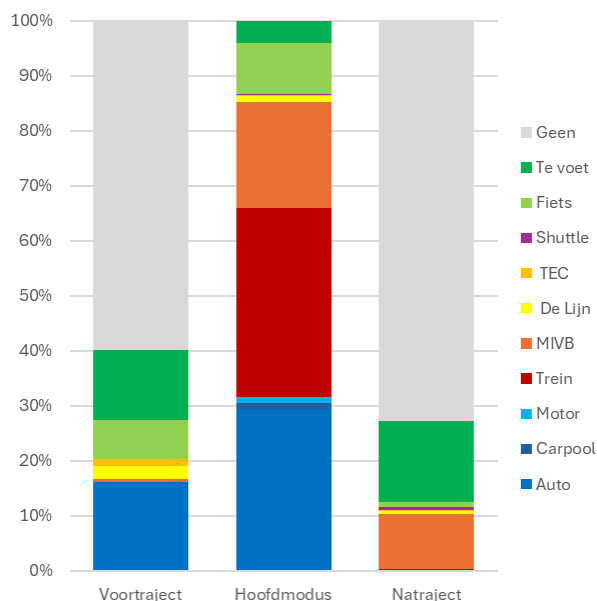
4. Voor- en natraject

De vorige analyse richtte zich op de hoofdmodus, d.w.z. de vervoerswijze die gebruikt werd voor het grootste deel van de woon-werkrit. Om een gedetailleerder inzicht te krijgen in mobiliteitspraktijken, is het nuttig om de volledige *verplaatsingsketen* te onderzoeken. Daarvoor beginnen we bij de woning, de vervoerswijzen die aan het begin van het traject (voortraject) en voor het laatste deel van het traject (natraject) van die hoofdmodus worden gebruikt.

Deze informatie is afkomstig van interne bedrijfsmobiliteitsenquêtes, die het mogelijk maken om de volledige verplaatsingsketen van elke werknemer te reconstrueren.

Het blijkt (Figuur 11) dat een aanzienlijk deel van de werknemers verschillende vervoerswijzen combineert tijdens dezelfde reis: 40% gebruikt een andere modus voor het voortraject dan de hoofdmodus en 28% gebruikt een aparte modus voor het natraject.

Figuur 11. Modale aandelen van vervoerswijzen volgens het voortraject, de hoofdmodus en het natraject

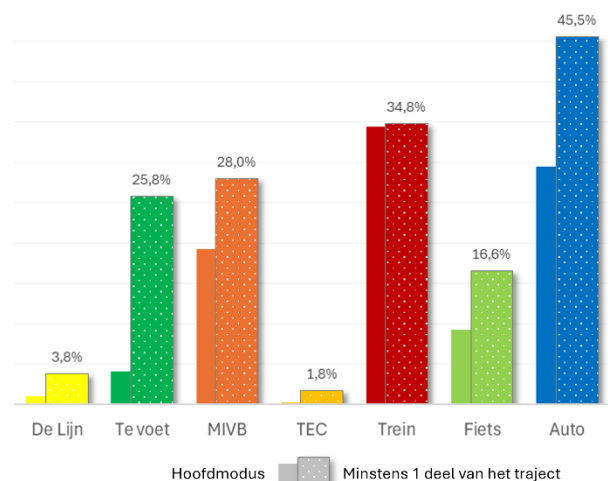


Hoewel iedereen een paar meter te voet gaat tijdens zijn verplaatsing, bijvoorbeeld tussen een parkeerplaats en een gebouw, worden die heel korte verplaatsingen niet als significant beschouwd. Wandelen wordt hier dus alleen beschouwd als een voor- of natraject na een wandeling van 10 minuten. Volgens die definitie gaat het om een vervoerswijze die sterk aanwezig is aan het begin en vooral aan het einde van de keten: meer dan één op de vier werknemers loopt minstens tien minuten op een deel van het traject van de woonplaats naar het werk.

Bepaalde vervoerswijzen worden meer gebruikt tijdens het voortraject, met name de fiets, de auto, De Lijn en de TEC. Anderzijds wordt de MIVB vaak gebruikt in het natraject: ongeveer 10% van de werknemers gebruikt de MIVB na hun belangrijkste vervoerswijze, meestal om een met de trein begonnen verplaatsing af te ronden.

Door rekening te houden met alle segmenten van de verplaatsing verandert de beoordeling van de modale aandelen aanzienlijk (Figuur 12). 9% van de werknemers gebruikt de fiets als belangrijkste vervoerswijze, maar als het volledige traject wordt meegerekend dan gaat het om 16%. Met andere woorden, bijna één op de zes werknemers fietst op zijn minst een deel van zijn woon-werkverplaatsing.

Figuur 12. Aandeel werknemers dat deze als hoofdmodus gebruikt versus werknemers die deze modus gebruiken voor ten minste een deel van hun woon-werkverkeer



De auto blijkt ook op grotere schaal te worden gebruikt wanneer de hele verplaatsingsketen in beschouwing wordt genomen: 45% van de werknemers maakt er gebruik van voor minstens een deel van hun reis. De MIVB wordt ook door meer werknemers gebruikt dan het modale aandeel op zichzelf doet vermoeden: 28% gebruikt het op minstens één deel van hun traject.

5. Ligging van de onderneming: een bepalende factor

Terwijl de ligging van de woning een sterke invloed heeft op mobiliteitskeuzes, is ook die van de werkplek een bepalende factor voor de manier waarop werknemers zich verplaatsen. In dat opzicht speelt het aanbod van het openbaar vervoer in de directe omgeving rond het bedrijf een centrale rol.

Om die kwestie overzichtelijk te bekijken, worden de resultaten gepresenteerd volgens de typologie van [toegankelijkheidszones voor het openbaar vervoer](#) zoals gedefinieerd door de Gewestelijke Stedenbouwkundige verordening (GSV). Er worden drie categorieën onderscheiden die de kwaliteit van de dienstverlening weergeven: zone A (zeer goed bediend), zone B (goed bediend) en zone C (matig bediend). De bereikbaarheid is het grootst in de centrale wijken (Vijfhoek, kleine ring, en de Noord-, Zuid- en Europese wijk) en neemt af naarmate je verder van de belangrijkste routes voor openbaar vervoer en hoofdstations komt.

Figuur 13 toont het gebruik van verschillende vervoerswijzen volgens de ligging van de onderneming, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen Brusselse werknemers en pendelaars.

Onder Brusselse werknemers verdubbelt het aandeel van de auto in functie van de mate van bereikbaarheid van de werkplek: het bedraagt 15% in de best bediende wijken in het centrum, tegenover 36% in zones die minder goed verbonden zijn met het openbaar vervoer.

Het gebruik van de MIVB ligt logischerwijs hoger in de buurten met de beste dienstverlening, maar het verschil met andere gebieden blijft bescheiden, wat de relatief uniforme dekking van het netwerk in het volledige gewest weerspiegelt. De evolutie sinds 2011 bevestigt die trend naar homogenisering: het aandeel van de MIVB in de centrale wijken is slechts licht gestegen (+1 punt), terwijl het aandeel van de MIVB in

de meer perifere gebieden aanzienlijk is toegenomen (van 33% naar 40%). Hoewel die trends niet in de figuren worden weergegeven, komen ze wel naar voren uit een gedetailleerde analyse van de gegevens.

We merken op dat de trein door 5% van de Brusselaars wordt gebruikt om naar de best bediende zones te gaan. Over het algemeen lijken actieve vervoerswijzen minder gevoelig te zijn voor de ligging, hoewel het gebruik ervan iets hoger ligt in centraal gelegen gebieden, van waaruit de gemiddelde afstand tot het hele gewestelijke werkgelegenheidsgebied korter is. Bovendien zijn de best bediende gebieden de thuisbasis van de belangrijkste Europese instellingen, waar het aandeel fietsers en voetgangers bijzonder groot is, wat helpt om het aandeel actieve vervoerswijzen in deze buurten te vergroten.

Voor pendelaars is de ligging van het bedrijf nog bepalender. Het aandeel autobestuurders varieert met een factor drie tussen centrale districten (21%) en gebieden met slechtere verbindingen van het openbaar vervoer (63%). Het aandeel van het spoor vertoont dan weer een tegenovergestelde verdeling. Die verhoogde gevoeligheid wordt in het bijzonder verklaard door de behoefte aan extra verbindingen wanneer de werkplek zich binnen de tweede kroon bevindt: het moeten nemen van stedelijk vervoer na een treinreis is een aanzienlijk obstakel. Dat contrast tussen centrum en periferie kan ook worden verklaard door de betere bereikbaarheid met de auto van buiten de regio die bepaalde perifere kantoorwijken bieden.

Deze resultaten bevestigen het strategische belang van de ligging van bedrijven. Voor organisaties die een groot aantal pendelaars in dienst hebben, is een locatie met goede verbindingen met het openbaar vervoer een belangrijke hefboom om over te schakelen op duurzamere vervoerswijzen.

Figuur 13. Modale aandelen van Brusselaars en pendelaars uitgesplitst volgens de bediening door het OV

Verblifs-zone	Bereikbaarheid met het OV	Auto	Trein	MIVB	Fiets	Te voet
Brussel	Uitstekend	15%	5%	48%	20%	11%
	Goed	22%	3%	42%	16%	13%
	Matig	36%	2%	40%	14%	5%
Rest va België	Uitstekend	21%	69%	4%	4%	0%
	Goed	48%	36%	3%	5%	0%
	Matig	65%	20%	3%	6%	0%

6. De invloed van de activiteitensector

Zoals geïllustreerd door [Figuur 14](#), verschillen de mobiliteitspraktijken sterk naargelang de activiteitensector. Die verschillen kunnen worden verklaard door de ligging van de sites, de structuur van het werkgelegenheidsgebied en het mobiliteitsbeleid dat specifiek is voor elke sector.

Over het algemeen is het autogebruik in de publieke sector veel lager dan in de privésector. Die situatie is het resultaat van een aantal convergerende factoren: vaak gelegen op een centrale locatie met goede verbindingen met het openbaar vervoer, het openbaar vervoer wordt volledig vergoed, autoverplaatsingen worden niet vergoed en bedrijfswagens worden slechts in zeer beperkte mate gebruikt.

Auto's zijn daarentegen nog altijd veel belangrijker in de privésector, vooral op de hoofdkantoren van grote bedrijven. In die organisaties neemt de auto bijna de helft van alle woon-werkverplaatsingen voor zijn rekening en 58% van de werknemers beschikt over een bedrijfswagen. Het autogebruik ligt ook hoger in sectoren waar in ploegendienst wordt gewerkt, zoals de gezondheidszorg of transport en logistiek.

Het gebruik van openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen varieert ook naargelang het sectorprofiel. Treinen zijn vooral populair in sectoren die veel pendelaars tewerkstellen, zoals de federale en Vlaamse administraties. In sectoren waar er voornamelijk Brusselse werknemers aan de slag zijn, overheersen daarentegen de lokale vervoerswijzen zoals de MIVB, fietsen en wandelen. De MIVB is de meest gebruikte van de lokale en van het Brussels Gewest. Voor die

laatste wordt het MIVB-abonnement over het algemeen standaard toegekend aan alle werknemers.

Fietsen heeft een bijzonder hoog modaal aandeel bij de Europese instellingen (20%). Wandelen is ook wijdverspreid, zoals bij lokale overheidsinstanties, twee sectoren die worden gekenmerkt door heel lokale aanwervingen.

Een groot deel van die sectorale verschillen kan daarom worden verklaard door structurele factoren: ligging van de sites en de omvang van het werkgelegenheidsgebied. Om het specifieke effect van het mobiliteitsbeleid te isoleren, werd een bijkomende analyse uitgevoerd door die factoren te neutraliseren. De resultaten van deze balans worden in dit rapport niet grafisch weergegeven, maar ze werpen wel licht op bepaalde sectorspecifieke kenmerken.

Deze balans geeft een genuanceerder beeld van bepaalde sectoren die op het eerste gezicht duurzamer lijken. Het geval van banken- en verzekeringsmaatschappijen is in dit opzicht veelzeggend: hoewel het aandeel van het autogebruik iets onder het gemiddelde ligt (27%), maakt deze sector in feite overmatig gebruik van de auto (+20%), gezien de ligging van zijn sites en zijn werkgelegenheidsgebied. Dat komt vooral door de overvloed aan bedrijfswagens in deze sector en de systematische terugbetaling van verplaatsingen met de auto. Een gelijkaardige vaststelling kan worden gedaan voor de Europese instellingen, die ook iets te veel gebruik lijken te maken van de auto (+6%), waarschijnlijk door de bijzonder grote parkeercapaciteit die ter beschikking wordt gesteld van de werknemers.

[Figuur 14](#). Modale verdeling per activiteitensector

	Wagen	Carpool	Motor	Trein	MIVB	Fiets	Te voet
Instanties van het Vlaamse Gewest	9%	0%	0%	75%	5%	7%	2%
Instanties van het BHG	9%	1%	2%	37%	30%	16%	3%
Federale instanties	12%	0%	1%	67%	12%	6%	1%
Organis. Franse Gemeenschap	15%	1%	0%	49%	25%	6%	2%
Europese instellingen	21%	1%	1%	14%	27%	20%	14%
Hoger onderwijs	21%	1%	1%	30%	23%	17%	5%
Gemeentebesturen / OCMW's	26%	0%	2%	18%	33%	9%	10%
Banken en verzekeringen	27%	0%	1%	51%	15%	4%	1%
Rest van de non-profitsector	29%	1%	1%	31%	29%	6%	2%
Water en energie	31%	1%	1%	39%	14%	12%	1%
Politie	40%	5%	4%	33%	8%	8%	2%
Transport en logistiek	41%	1%	4%	21%	20%	8%	3%
Media	45%	1%	1%	23%	14%	12%	3%
Gezondheid	49%	1%	1%	13%	24%	8%	3%
Hoofdkantoren privésector	51%	0%	0%	33%	10%	4%	1%
Industrie	54%	19%	2%	6%	10%	4%	1%

7. De andere soorten verplaatsingen

Naast woon-werkverkeer genereren bedrijven en overheidsinstanties andere stromen die verband houden met hun activiteit: werkgerelateerde verplaatsingen, bezoeken ter plaatse en leveringen. Het doel van dit hoofdstuk is om de omvang en recente ontwikkelingen hieromtrent te beoordelen.

Leveringen zijn een specifieke categorie, die eerder betrekking heeft op goederenstromen dan op mensen. Bovendien is de telling ervan ingewikkeld en vaak onbetrouwbaar als ze niet met de grootste nauwkeurigheid wordt uitgevoerd. Voor een gedetailleerde analyse van deze logistieke stromen wordt verwezen naar het [Katern 4 van het Kenniscentrum van de mobiliteit](#).

De volgende analyse richt zich daarom op de mensenstromen die door bedrijfsactiviteiten worden gegenereerd. [Figuur 15](#) geeft het gemiddelde aantal verplaatsingen weer dat elke werkdag wordt gegenereerd door een bedrijf met 100 werknemers.

De eerste vaststelling is dat werkgerelateerde verplaatsingen (vergaderingen, bezoeken, enz.), die geen deel uitmaken van het woon-werkverkeer, een relatief klein deel uitmaken van de totale stromen. De meeste verplaatsingen gebeuren van en naar het werk en door bezoekers.

Vervolgens stellen we vast dat bedrijven vóór de gezondheidscrisis gemiddeld ongeveer 190 verplaatsingen (van en naar het werk) per werkdag genereerden voor elke 100 werknemers. De pandemie leidde tot een afname van die stromen met ongeveer 25%, waardoor het volume daalde tot ongeveer 140 verplaatsingen per dag.

De daling was vooral uitgesproken voor werkgerelateerde verplaatsingen (-45%), die in de tertiaire sector grotendeels werden vervangen door onlinevergaderingen. De daling was gematigder voor woon-werkverkeer (-30%) en nog beperkter voor bezoekersverkeer (-15%).

Terwijl de relatieve daling groter is voor werkgerelateerde verplaatsingen, heeft de daling in absolute aantallen vooral betrekking op woon-werkverplaatsingen, gezien hun veel hogere initiële aandeel.

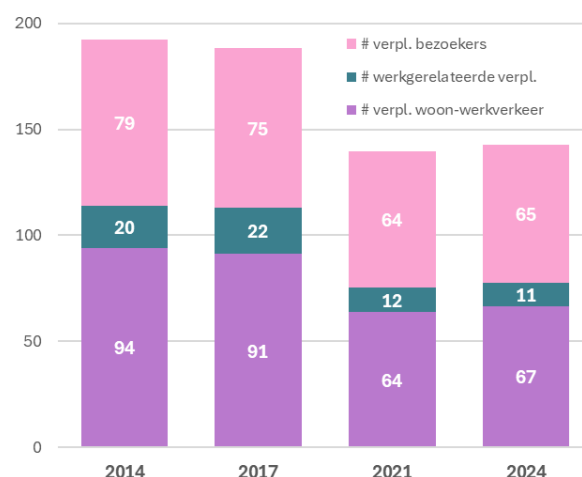
Daardoor is het aantal bezoekersverplaatsingen sinds 2021 vergelijkbaar geworden met het aantal werknemersverplaatsingen. Het begrip bezoeker wordt hier in de breedste zin van het woord opgevat: het is niet beperkt tot externe personen die komen

voor een vergadering of een evenement, maar omvat elke persoon buiten het personeel, of het nu gaat om studenten, klanten, patiënten, enz. Gezien de aard van deze activiteiten, die meestal aanwezigheid ter plaatse vereisen, was de afname van het aantal verplaatsingen na de gezondheidscrisis beperkter dan voor woon-werkverkeer.

Werkgerelateerde verplaatsingen, waarvan het aantal sterk is gedaald door het wijdverbreide gebruik van onlinevergaderingen, zijn nu goed voor één dagelijkse reis per tien werknemers.

Ten slotte lijkt de situatie in 2024 stabiel te blijven ten opzichte van 2021, wat bevestigt dat de verplaatsingsgewoonten na corona zijn verankerd.

[Figuur 15](#). Gemiddeld aantal gegenereerde verplaatsingen per werkdag per 100 werknemers

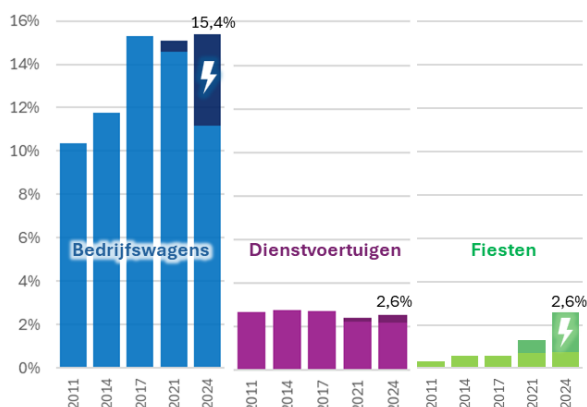


8. De wagenparken

Zoals eerder aangegeven is de terbeschikkingstelling van bedrijfswagens een van de factoren die de sectorale verschillen in de modale verdeling verklaren. Na een fase van sterke groei tussen 2011 en 2017 lijkt het gebruik van bedrijfswagens zich echter te stabiliseren (Figuur 16).

In 2024 blijft het aandeel werknemers met een bedrijfswagen rond de 15%. Dat gemiddelde verhult echter zeer grote verschillen tussen sectoren, zoals blijkt uit de gedetailleerde analyse van de BVP's. In de overheidssector is het aandeel bedrijfswagens nog steeds marginaal (tussen 0% en 2% van de werknemers), terwijl ze worden gebruikt door bijna 60% van de werknemers in grote privébedrijven, meer dan 50% in de banken- en verzekeringssector en 45% in de water- en energiesector.

Figuur 16. Omvang wagenpark als percentage van het aantal werknemers per type voertuig



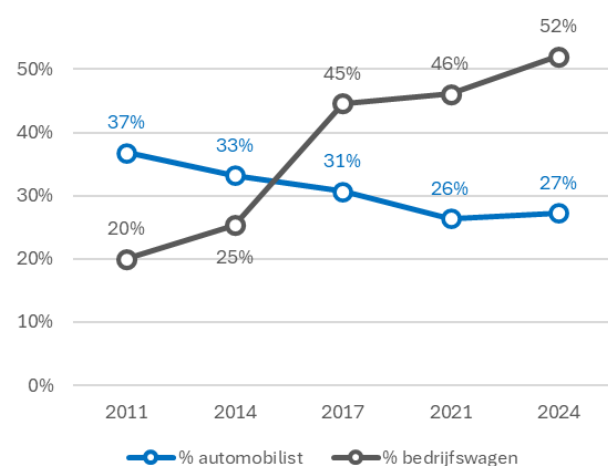
Een bedrijfswagen betekent echter niet noodzakelijk dat deze altijd wordt gebruikt voor woon-werkverkeer. Die ont koppeling, mogelijk gemaakt en aangemoedigd door de invoering van het mobiliteitsbudget, wordt bevestigd door de data: in 71 van de 176 organisaties met minstens tien bedrijfswagens ligt het modale aandeel van de auto lager dan het aandeel werknemers dat recht heeft op een bedrijfswagen. Een aanzienlijk deel van de begunstigden gebruikt daarom andere vervoersmiddelen om naar het werk te gaan.

De bankensector is een bijzonder voorbeeld van dat fenomeen: het aandeel bedrijfswagens is sinds 2017 veel groter dan dat van autobestuurders (Figuur 17) en in 2024 laat bijna een op de twee begunstigden de auto in de garage staan om naar het werk te gaan.

Deze voertuigen worden echter nog steeds gebruikt voor privéverplaatsingen of door andere leden van het huishouden, dus de algemene impact van het systeem op de mobiliteit en het milieu blijft aanzienlijk. Uit nationale statistieken (FOD Mobiliteit, Federaal Planbureau) blijkt dat bedrijfswagens gemiddeld bijna dubbel zoveel kilometers per jaar afleggen als privéauto's, wat bevestigt dat hun totale gebruik hoog blijft.

In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, blijkt uit de beschikbare gegevens ook dat de terbeschikkingstelling van bedrijfswagens niet specifiek beantwoordt aan de nood van werkgerelateerde verplaatsingen. De frequentie van werkgerelateerde verplaatsingen is niet hoger in sectoren met een hoog percentage bedrijfswagens (11 verplaatsingen per dag per 100 werknemers, d.w.z. het waargenomen gemiddelde), en er is geen significante correlatie tussen het aantal bedrijfswagens en het volume van die verplaatsingen (correlatiecoëfficiënt: 0,07). Dat suggereert dat de bedrijfswagen meer een fiscaal geoptimaliseerd voordeel voor werknemers is dan een echte zakelijke behoefte.

Figuur 17. Evolutie in het percentage autobestuurders en begunstigden van bedrijfswagens in de banken- en verzekeringssector



Er is nog een laatste punt dat we hier graag benadrukken met betrekking tot bedrijfswagenparken: de snelle elektrificatie van het wagenpark in de afgelopen drie jaar. In 2021 was nauwelijks één op de dertig bedrijfswagens elektrisch; in 2024 was dat cijfer gestegen tot meer dan één op de vier. Deze evolutie gaat gepaard met een verdere uitbouw van de laadinfrastructuur binnen de ondernemingen: vandaag is 7,4 % van de

parkeerplaatsen ermee uitgerust, tegenover 3,2 % in 2021.

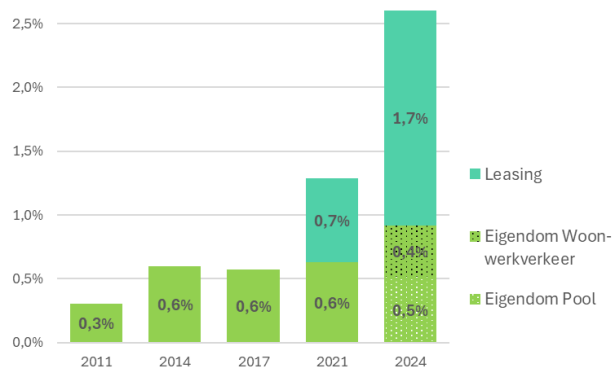
Deze evolutie verloopt veel sneller dan die voor wagenparken met dienstvoertuigen, die uitsluitend voor professionele doeleinden worden gebruikt, waar er slechts één elektrisch voertuig is voor elke zeven auto's of bestelwagens. De omvang van de dienstwagenparken blijft veel kleiner dan die van bedrijfswagenparken: gemiddeld tellen we 2,6 dienstwagens per 100 werknemers.

Terwijl de omvang van het bedrijfswagenpark stabiliseert, groeit het bedrijfswagenspark snel. Het aantal fietsen als percentage van de werknemers is gestegen van 0,6% in 2017 naar 1,3% in 2021 en 2,6% in 2024 (Figuur 18).

Vroeger bestonden deze wagenparken uitsluitend uit bedrijfswagens voor werkgerelateerde verplaatsingen, maar nu worden ze ook steeds vaker

ter beschikking gesteld aan werknemers voor hun woon-werkverkeer, met name via leasing. Het succes van elektrische fietsen, die nu ongeveer 70% van alle bedrijfswagens uitmaken, levert een belangrijke bijdrage aan die trend.

Figuur 18. Fietsenpark in verhouding tot het aantal werknemers



9. Parkings op de eindbestemming

Auto

De beschikbaarheid van een parkeerplaats op de werkplek is een andere bepalende factor in de modale keuze van werknemers.

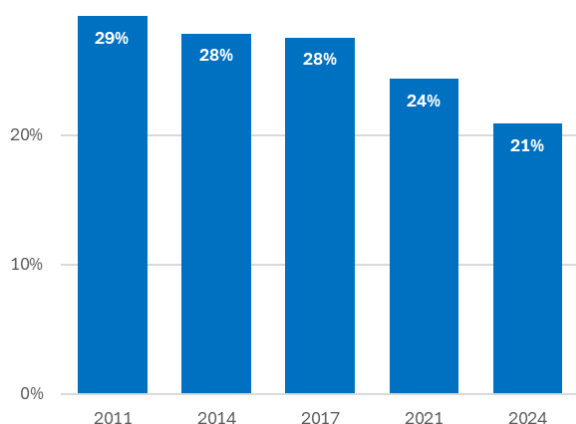
Het aantal parkeerplaatsen dat bedrijven hun werknemers aanbieden, dat tussen 2011 en 2017 relatief stabiel bleef, is sindsdien sterk gedaald tot gemiddeld ongeveer twee plaatsen per tien werknemers ([Figuur 19](#)).

Verschillende convergerende factoren verklaren die trend. Ten eerste heeft de wijdverspreide invoering van telewerken in grote bedrijven de manier waarop sites worden gebruikt radicaal veranderd: omdat werknemers niet langer tegelijkertijd aanwezig hoeven te zijn, zijn kantoorruimte en parkeercapaciteit gerationaliseerd.

Tegelijkertijd heeft de vaker voorkomende invoering van een intern parkeerbeleid het mogelijk gemaakt om de bezettingsgraad van parkeergarages nauwkeuriger te monitoren en, in veel gevallen, de bestaande capaciteit te optimaliseren. Daar komt nog bij dat het aandeel woon-werkverkeer dat met de auto wordt afgelegd de afgelopen jaren aanzienlijk is gedaald, waardoor de druk op de beschikbare plaatsen is afgenomen.

Tot slot heeft ook het gewestelijk beleid een bepalende rol gespeeld. Het parkeerluik van het BWLKE is namelijk expliciet gericht op het verminderen van de parkeercapaciteit in kantoorgebouwen.

[Figuur 19](#). Percentage parkeerplaatsen per werknemer



Fietsen

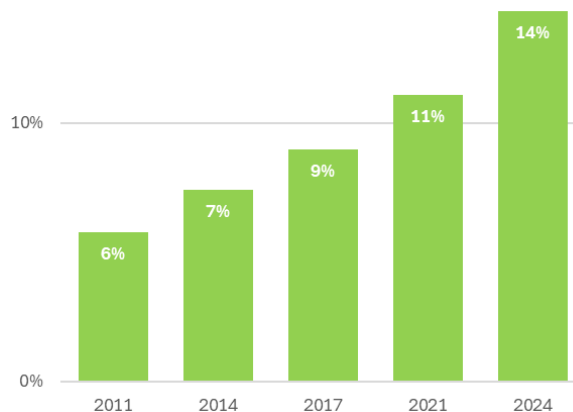
Hoewel het parkeren van fietsen meer flexibiliteit biedt dan het parkeren van een auto, blijft het voorzien in voldoende kwantiteit en kwaliteit van de infrastructuur een belangrijk onderdeel van het fietsmobiliteitsbeleid.

Op dat vlak is de evolutie die we zien een bemoedigende ontwikkeling. Het aantal fietsparkeerplaatsen is blijven stijgen tot een gemiddelde capaciteit van ongeveer 14 plaatsen per 100 werknemers ([Figuur 20](#)). Die toename ligt in lijn met de snelle groei van het fietsgebruik en is bedoeld om een uitrustingsniveau in stand te houden dat overeenkomt met de vraag.

De totaalcijfers moeten echter met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. Enerzijds delen sommige bedrijven gemeenschappelijke infrastructuur, wat kan leiden tot dubbeltellingen in de geaggregeerde gegevens. Anderzijds worden fietsenstallingen vaak gebruikt door externe gebruikers, vooral in de onderwijssector, waar studenten een aanzienlijk deel van de fietsers kunnen uitmaken.

Die factoren benadrukken het belang van een kwalitatieve en kwantitatieve beoordeling van fietsparkeervoorzieningen geval per geval. In dat opzicht maakt de nauwgezette monitoring door Leefmilieu Brussel in het kader van het BVP-besluit het mogelijk om de conformiteit van de installaties te controleren en hun verbetering te ondersteunen. Als gevolg daarvan verbetert de kwaliteit van de infrastructuur, met meer veilige, zichtbare en praktische parkeerplaatsen die plaats bieden aan een groeiende variëteit aan fietsen (vouwfietsen, bakfietsen, longtails en elektrische fietsen).

[Figuur 20](#). Percentage fietsplaatsen per werknemer



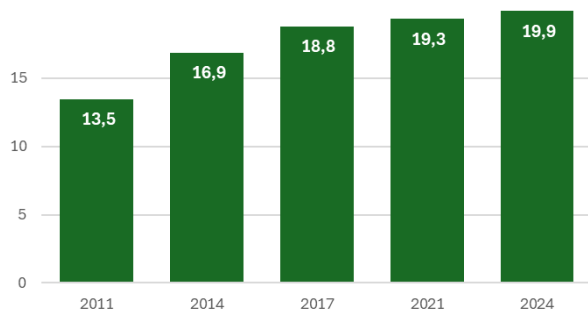
10. Maatregelen voor duurzame mobiliteit

Het doel van het BVP is om een modal shift van auto's naar duurzamere vervoerswijzen aan te moedigen en om de milieu-impact van de gegenereerde verplaatsingen terug te dringen. Om die doelstellingen te bereiken, moeten bedrijven aan de hand van hun BVP een actieplan invoeren met concrete maatregelen om duurzame mobiliteit in de hand te werken.

In het BVP-formulier wordt een niet-limitatieve lijst gegeven van mogelijke acties. Voor elk daarvan geeft het bedrijf aan of de maatregel is ingevoerd en als dat het geval is, wordt er ook een beschrijving gegeven. Die beschrijvingen maken het mogelijk om de kwaliteit van de uitvoering van de maatregelen te beoordelen, maar zijn moeilijk te reproduceren in een gekwantificeerd rapport zoals dit. Onze analyse zal zich daarom alleen richten op de aan- of afwezigheid van de verschillende maatregelen.

Voor een reeks van 41 maatregelen (Figuur 21) hebben bedrijven gemiddeld 13,5 acties gemeld in 2011 (33% van het totaal) tegenover 19,9 in 2024 (49%). De stijging tussen 2017 en 2024 blijft echter gematigd, wat suggereert dat geleidelijk een verspreidingsdrempel wordt bereikt: het is waarschijnlijk dat in sommige organisaties de meeste maatregelen die relevant zijn voor hun context al zijn ingevoerd.

Figuur 21. Aantal geïmplementeerde maatregelen per bedrijf (op een reeks van 41 maatregelen)



Een gedetailleerde analyse, maatregel per maatregel (niet weergegeven in de cijfers in dit rapport), laat zien dat het implementatieniveau voor bijna alle maatregelen is gestegen sinds 2011. Maatregelen met betrekking tot carpoolen vormen de enige uitzondering aangezien er daar een dalende invoering wordt waargenomen. Dat laatste kan worden verklaard door verschillende convergerende factoren. Minder autobestuurders betekent minder mogelijkheden om contact te leggen, betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer maakt alternatieven aantrekkelijker en de verspreiding van telewerk maakt het moeilijker om verplaatsingen op elkaar af te stemmen. De combinatie van die factoren maakt carpoolen in veel bedrijven minder relevant vanuit operationeel oogpunt.

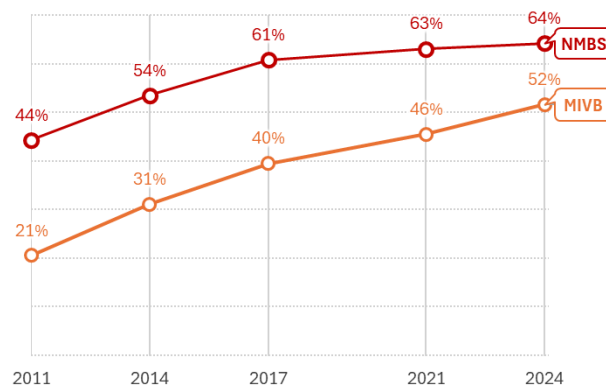
Figuur 22 toont de acties die het vaakst zijn uitgevoerd in 2024. Veel van de populaire maatregelen hebben betrekking op vergoedingen – met name voor het openbaar vervoer – en, logischerwijs, bepaalde verplichte BVP-maatregelen, evenals de fietsvergoeding, die sinds 1 mei 2023 verplicht is in de privésector in België. Meer dan acht op de tien bedrijven vergoeden de woon-werkabonnementen van de NMBS of de MIVB volledig.

Figuur 22. Top 10 van vaakst ingevoerde maatregelen

Fietsvergoeding	97%
Schrapping minimumafstand Terugbetaling openbaar vervoer	90%
Terugbetaling NMBS 100%	84%
Terugbetaling MIVB 100%	83%
Douches en kleedkamers voor fietsers	83%
Actieplan voor uitzonderlijke situaties	81%
Gemakkelijk toegankelijke gebouwen voor PBM	81%
Jaarlijkse bewustmakingscampagne werknemers	80%
Multimodaal toegankelijkheidsplan	79%
Parking voor PBM	74%

Deze financiële steun is een beslissende hefboom gezien de soms hoge kosten voor deze abonnementen, vooral voor de trein. Bovendien gebruiken de meeste bedrijven ook het systeem van de derdebetalersregeling (de werknemer hoeft niets vooraf te betalen) en hanteren ze geen minimumafstand voor een terugbetaling, allebei elementen die extra barrières wegnemen. In 2024 (Figuur 23) bood 64% van de ondernemingen deze drie maatregelen voor de NMBS en 52% voor de MIVB samen aan, terwijl die percentages in 2011 respectievelijk slechts 44% en 21% bedroegen.

Figuur 23. Percentage bedrijven met deze drie maatregelen: volledige terugbetaling, geen minimumafstand en derdebetalersregeling



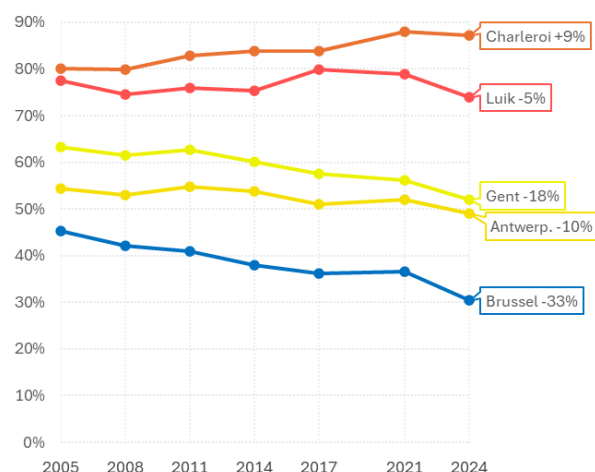
11. De impact van het BVP

Zoals dit rapport aantoont, is duurzame mobiliteit in grote ondernemingen en bij overheidsinstanties in Brussel de afgelopen twintig jaar aanzienlijk verbeterd. Hoewel die ontwikkeling zich op hetzelfde moment heeft voorgedaan als de introductie van BVP's in de hoofdstad, zou het voorbarig zijn om zonder verdere analyse te stellen dat het een direct gevolg daarvan is.

Het is mogelijk dat de dynamiek die wordt waargenomen in bedrijven met een BVP een algemene trend in de mobiliteit weerspiegelt. Als dat het geval zou zijn, zouden vergelijkbare trends te zien moeten zijn in andere Belgische steden, waar een BVP niet verplicht is. Die hypothese kan worden onderzocht aan de hand van gegevens uit de federale enquête woon-werkverkeer. [Figuur 24](#) toont echter aan dat de daling van het aandeel van de auto veel sterker is in Brussel dan in de andere grote Belgische steden.

Hoewel een aantal gemeenschappelijke factoren voor de verschillende steden (toenemende files, invoering van het mobiliteitsbudget, stijgende brandstofprijzen, enz.) een deel van die daling kan verklaren, zien we toch een paar bijzonderheden naar voren komen voor Brussel. De reden daarvoor zou verbonden kunnen zijn aan de BVP's. Andere beleidsmaatregelen die specifiek zijn voor Brussel hebben echter zeker een belangrijke rol gespeeld, zoals de toename van het aanbod voor openbaar vervoer in en naar Brussel, de toenemende schaarste aan parkeerplaatsen op straat (verzadiging, tarifiering en regulering) en buiten de openbare weg (BWLKE-reglementering), en de uitvoering van het Good Move-plan.

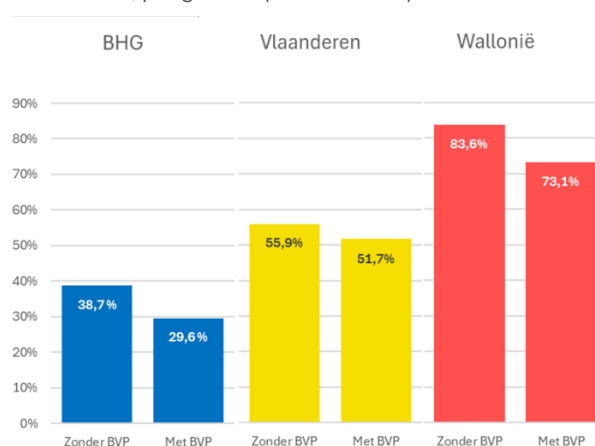
[Figuur 24](#). Aandeel autobestuurders in bedrijven in verschillende steden



Het isoleren van de specifieke bijdrage van de BVP's uit deze verschillende parameters blijft echter een delicate oefening. Ook hier bieden de gegevens van de federale enquête woon-werkverkeer een meer gedetailleerde analyse.

Voor 2024 toont [Figuur 25](#) het aandeel van autobestuurders in bedrijven met en zonder BVP, in Brussel en in de twee andere gewesten waar BVP's op vrijwillige basis kunnen worden ingevoerd. We zien dat het autobestuurderspercentage systematisch lager ligt in bedrijven met een BVP. In Brussel moet die vergelijking met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, aangezien ze in wezen grote bedrijven (met verplicht BVP) tegenover kleinere organisaties plaatst. In de andere twee gewesten is de vergelijking echter relevanter: bedrijven die een BVP hebben ingevoerd, hebben een lager percentage autobestuurders. Hoewel er een duidelijke correlatie is tussen de aanwezigheid van een BVP en een lager autobestuurderspercentage, kan het oorzakelijk verband niet met zekerheid worden vastgesteld.

[Figuur 25](#). Aandeel autobestuurders in bedrijven met en zonder BVP, per gewest (alleen steden)

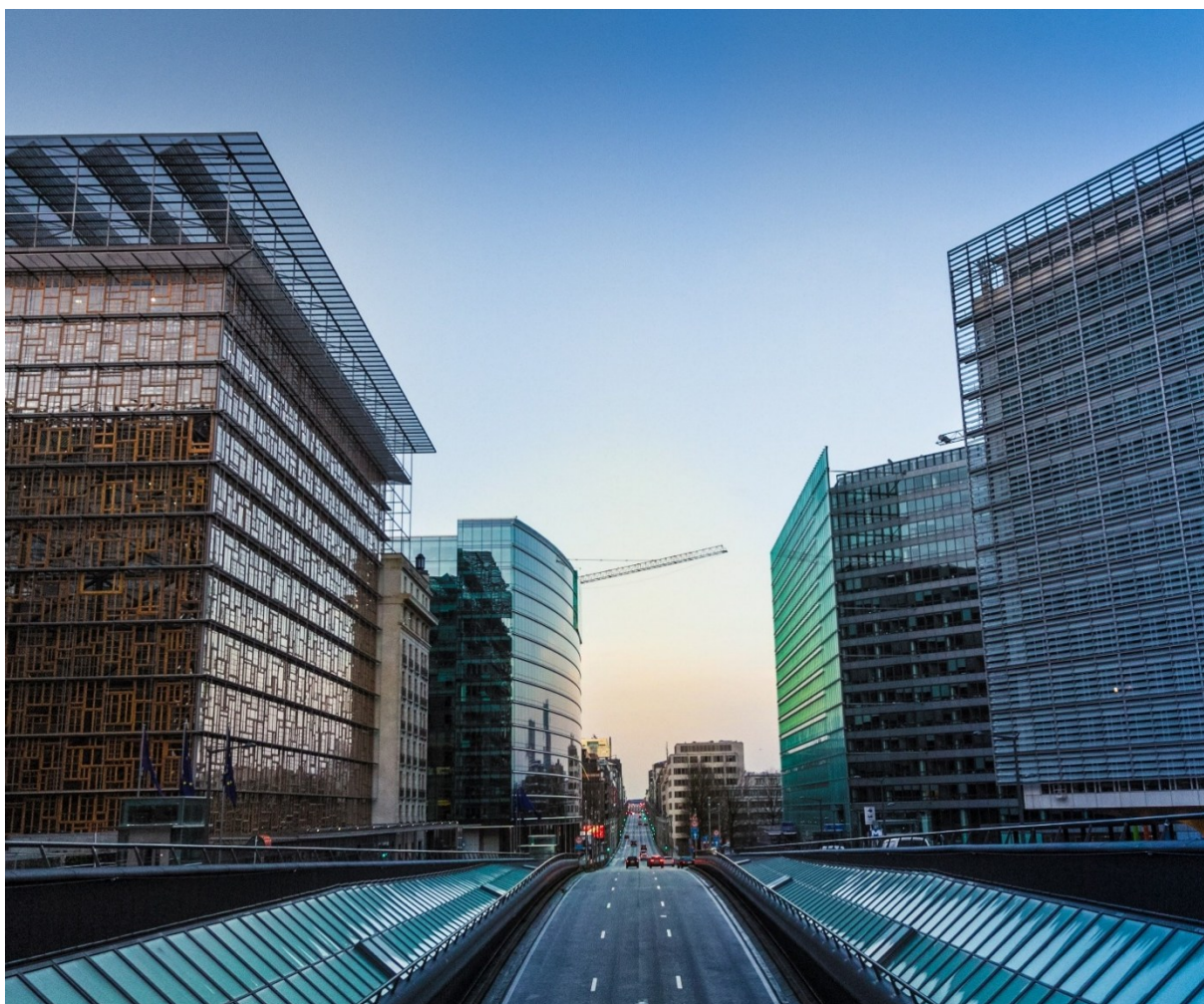
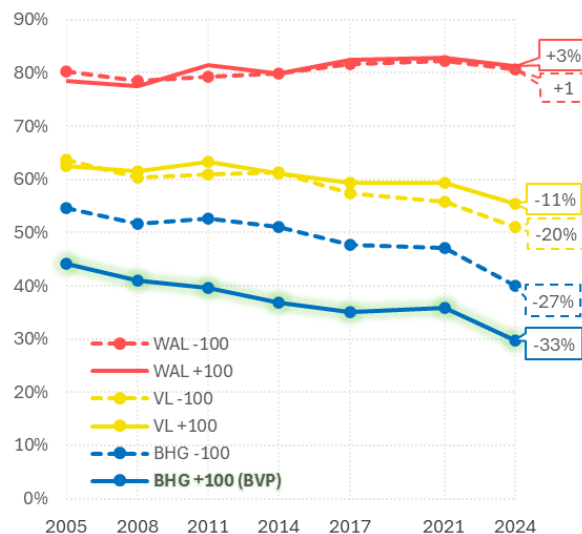


Een laatste benadering (Figuur 26) bestaat erin om in Brussel de evolutie van het aandeel autobestuurders in twee verschillende groepen te vergelijken: sites met meer dan 100 werknemers (onderworpen aan een BVP) en kleinere sites (niet onderworpen). Tussen het begin van de observatieperiode en 2024 was de relatieve afname iets duidelijker op de grotere sites (-33%) dan op de kleinere (-27%).

Een vergelijking met steden in andere gewesten toont het specifieke karakter van Brussel aan. Terwijl de grotere sites in de hoofdstad er meer op vooruitgingen dan de kleinere, werd de tegenovergestelde trend waargenomen in Vlaanderen en Wallonië: het aandeel van de autobestuurders daalde veel minder in de grotere bedrijven dan in de kleinere – en steeg zelfs meer in het geval van Wallonië.

Die contrasterende trends suggereren dat de BVP's hebben bijgedragen aan een sterkere daling van het autogebruik in grote bedrijven in Brussel.

Figuur 26. Percentage autobestuurders bij bedrijven in de stad, per regio en grootte van de site



12. Conclusies

Terug naar onderliggende trends

Twintig jaar na de invoering van de verplichte bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijft de mobiliteit van grote bedrijven veranderen. De coronaperiode leidde tot een blijvende verandering met betrekking tot telewerk, terwijl de kortetermijneffecten – in het bijzonder de tijdelijke terugkeer naar de auto die in 2021 werd waargenomen – nu zijn verdwenen. De verdeling van vervoerswijzen evolueert nu opnieuw in lijn met het historische traject.

De modal shift wordt bevestigd

De modal shift van de auto naar duurzamere vervoerswijzen, de belangrijkste doelstelling van de BVP's, is de laatste drie jaar bijzonder uitgesproken (-6 procentpunten voor de auto). Die verandering is het resultaat van zowel een verandering in het gedrag van pendelaars (-5,5 punten) als, meer nog, van de Brusselaars (-6,5 punten). Het bevestigt dat de toename van het autogebruik tijdens de gezondheidscrisis, vooral bij de pendelaars, slechts tijdelijk was.

Op lange termijn zijn de veranderingen vooral uitgesproken bij de Brusselaars. In 2004 reisden meer dan vier op de tien Brusselaars die voor een groot bedrijf werkten met de auto naar het werk, vandaag doen slechts twee op de tien dat. Tegelijkertijd is het aandeel van de Brusselse werknemers dat de fiets neemt, gestegen van 4% naar meer dan 17%. Als dat zo doorgaat, zou de fiets de auto al bij de volgende editie van het BVP (2027) kunnen inhalen voor het woon-werkverkeer binnen Brussel.

De trend is geleidelijker bij pendelaars, die ongeveer tweederde van de werknemers in de grote Brusselse bedrijven uitmaken en het grootste deel van de verplaatsingen met de auto op zich nemen. Het aandeel autobestuurders van buiten het gewest is gedaald van 46% in 2004 tot 35% in 2024. De bereikbaarheid van de werkplek speelt hier een doorslaggevende rol: drie keer zoveel pendelaars reizen met de auto naar zones met slechte verbindingen met het openbaar vervoer (65%) dan naar centraal gelegen gebieden (21%). Dat onderstreept het strategische belang van het vestigen van bedrijven in de buurt van grote openbaarvervoersroutes.

Telewerk is niet meer weg te denken

Telewerk is vandaag een belangrijke pijler in het mobiliteitsbeleid van bedrijven. In de nasleep van de gezondheidscrisis hebben de meeste van die bedrijven uitgebreide regelingen gehandhaafd: bijna 70% biedt een groot deel van hun personeel twee tot drie dagen per week telewerk aan. Het resultaat is massaal gebruik van telewerk: gemiddeld wordt er 1,5 dag per week van thuis uit gewerkt en in de tertiaire sector loopt dat zelfs op tot twee dagen.

Die ontwikkeling rond telewerk dringt het woon-werkverkeer terug met ongeveer 30%. Als gevolg daarvan is het totale volume verplaatsingen voor alle vervoerswijzen gedaald sinds 2011.

Het fietsen onderscheidt zich echter duidelijk van die algemene trend. Het modale aandeel is meer dan verdrievoudigd en het aantal dagelijkse gebruikers is meer dan verdubbeld tussen 2011 en 2024. Die stijging betreft zowel verplaatsingen binnen het gewest als verplaatsingen van buiten de regio en is vooral te danken aan de opkomst van de elektrische fiets, die nu door één fietser op de twee wordt gebruikt.

De doorslaggevende rol van het bedrijfsbeleid

De waargenomen verschillen tussen de bedrijfssectoren tonen aan dat, naast de ligging, het mobiliteitsbeleid van bedrijven een sterke invloed heeft op de manier waarop werknemers zich verplaatsen: bedrijfswagens, parkeercapaciteit, terugbetaling van de kosten, organisatie van de werkuren en financiële stimulansen zijn allemaal parameters die de resultaten van het BVP beïnvloeden.

Over het algemeen nemen bedrijven steeds meer maatregelen om duurzame vervoerswijzen te stimuleren, een teken dat goede praktijken zich geleidelijk verspreiden. Voor het grootste deel is die dynamiek terug te vinden in hefboomen voor actie, met uitzondering van de maatregelen die verband houden met carpoolen, die een dalende trend vertonen. Die veralgemening van maatregelen lijkt echter een zeker plafond te hebben bereikt: in veel bedrijven is het merendeel van de relevante acties al geïmplementeerd. De ruimte voor vooruitgang ligt nu meer in de kwaliteit, samenhang en ambitie van de ingevoerde maatregelen dan in het toevoegen van nieuwe maatregelen, aspecten die moeilijker te beoordelen zijn in een strikt kwantitatieve beoordeling.

Reële effecten en mogelijkheden voor vooruitgang

Aan het einde van dit overzicht bevestigen vergelijkingen met andere gewesten dat bedrijfsvervoerplannen een reële impact hebben op de mobiliteit van grote bedrijven in Brussel. Door een modale verschuiving naar duurzamere vervoerswijzen aan te moedigen, leveren de BVP's – die betrekking hebben op 4 op de 10 jobs in Brussel – een belangrijke bijdrage aan de algemene verbetering van de mobiliteit in de hoofdstad.

De afname van het gemotoriseerde woon-werkverkeer in de afgelopen twintig jaar heeft geleid tot een aanzienlijke daling van het aantal auto's dat wordt gebruikt om naar het werk te komen: enkele tienduizenden autoritten per werkdag worden nu vermeden dankzij de veranderingen die in grote bedrijven zijn waargenomen.

Dat gezegd zijnde is er nog heel wat ruimte voor verbetering. De aanhoudende groei van het gebruik van de fiets, de afname van de parkeercapaciteit en de daling van het autogebruik in bepaalde sectoren die van oudsher sterk gemotoriseerd zijn, zijn bijzonder beemoedigend. De volgende editie van de BVP's, die in 2027 wordt gehouden, zal de positieve dynamiek van de afgelopen jaren bevestigen.





Redactie & Coördinatie

Gaston Bastin (Leefmilieu Brussel)

Ver. uit. :

Leefmilieu Brussel
Havenlaan 86C/3000 Brussel
1000 Bruxelles

© Leefmilieu Brussel - April 2026

