

ANALYSE VAN DE FASES 2 VAN DE BEDRIJFSVERVOEPLANNEN

Stand van zaken van het mobiliteitsmanagement in de grote Brusselse bedrijven



Versie april 2010

Meer informatie :
www.leefmilieubrussel.be
> professionelen
> Mobiliteit

info@leefmilieu.be
02 775 75 75

ÉCO
MOBILITÉ



BRUXELLES ENVIRONNEMENT
IBGE - INSTITUT BRUXELLOIS POUR LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel
ADMINISTRATIEN VAN HET EQUIPMEENT EN DE VERPLAATSINGEN | INSTITUUT VOOR RUIMTE EN VERKEER

ANALYSE VAN DE FASES 2 VAN DE BEDRIJFSVERVOERPLANNEN

*Stand van zaken van het mobiliteitsmanagement in de grote Brusselse
bedrijven*

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	3
2.	METHODOLOGIE	4
3.	DE EVOLUTIE VAN DE MAATREGELEN IN FASE 1 EN 2	5
4.	INVLOED VAN DE GROOTTE VAN DE ONDERNEMINGEN	7
5.	INVLOED VAN DE LIGGING EN DE ACTIVITEIT VAN DE ONDERNEMING	8
6.	ANALYSE PER TYPE VAN MAATREGEL	9
6.1.	DE ALGEMENE MAATREGELEN.....	9
6.2.	TERUGBETALING VAN DE VERVOERSKOSTEN VAN ANDERE VERVOERMODI DAN DE AUTO.....	11
6.3.	INFORMATIE.....	15
6.4.	PROFESSIONELE VERPLAATSINGEN.....	17
6.5.	HET OPENBAAR VERVOER.....	20
6.6.	DE FIETS.....	20
6.7.	CARPOOLING.....	21
7.	DOELSTELLINGEN INZAKE MODAL SHIFT	22
8.	CONCLUSIE	23

INHOUD

Het opstellen van een bedrijfsvervoerplan is verplicht in het Brussels Gewest voor de bedrijven die meer dan 200 werknemers tewerkstellen op eenzelfde site. Deze verplichting wordt beheerd door een opvolgingscel gevormd door Leefmilieu Brussel – BIM en Mobiel Brussel – BUV. Het bedrijfsvervoerplan wordt in 2 fasen opgesteld en daarna geactualiseerd. Dit rapport analyseert de fasen 2 van de verplichting, met andere woorden de actieplannen. Het beschrijft de evolutie van de maatregelen die de bedrijven genomen hebben tussen fase 1 en 2. Het gaat eveneens per maatregel na of bepaalde elementen, zoals de grootte, de sector en de locatie van het bedrijf, de beslissing van de bedrijven beïnvloeden om ze al dan niet in te voeren. Tot slot worden ook de doelstellingen inzake modal shift besproken.

DOELSTELLING

Het doel van dit rapport is een stand van zaken op te maken van het beheer van de mobiliteit in de grote Brusselse bedrijven: de tendensen sinds het begin van de verplichting (2004-2005), de genomen maatregelen en de parameters die een invloed hebben op het mobiliteitsmanagement van de ondernemingen.

DOELPUBLIEK

Professionelen : mobiliteitsmanagers, milieucoördinatoren
Beheerders van de mobiliteit, onderzoekers in het domein van de mobiliteit van bedrijven.



1. INLEIDING

Het in juli 2004 gelanceerde proces van de bedrijfsvervoerplannen in het Brussel Gewest is intussen al een heel eind gevorderd. Ter herinnering: Alle bedrijven die meer dan 200 werknemers in eenzelfde vestiging tewerkstellen, zijn verplicht om een bedrijfsvervoerplan op te stellen. Een dergelijk plan telt drie fasen.

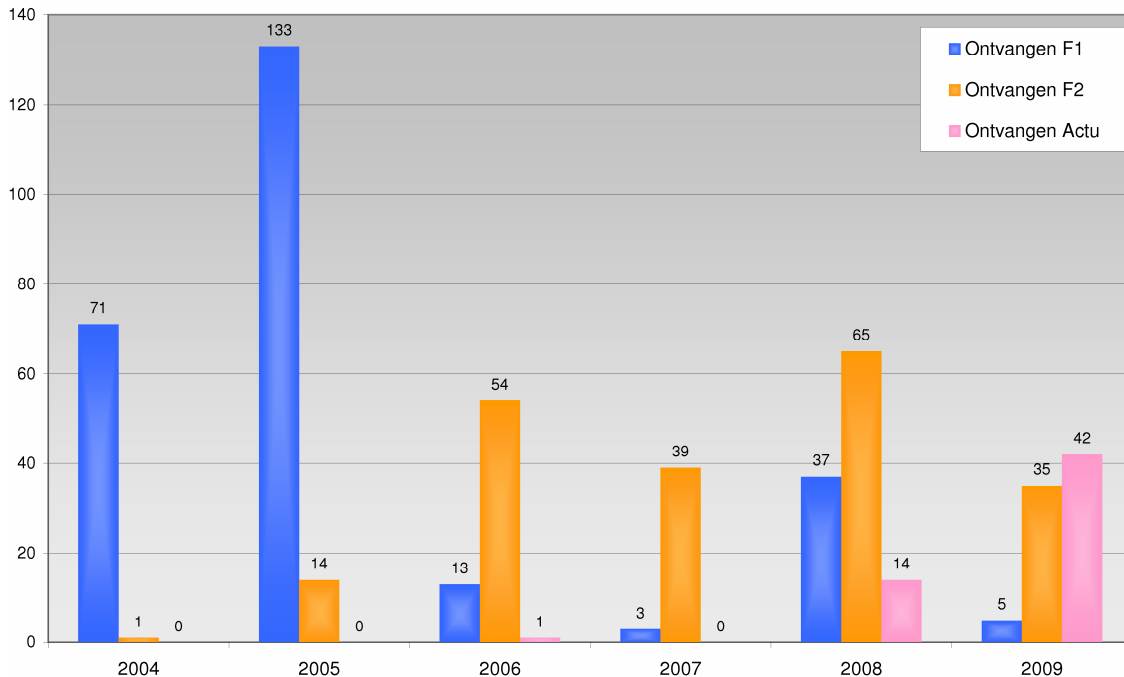
De eerste fase bestaat uit een diagnose van de door de onderneming gegenereerde verplaatsingen. Van deze diagnoses werd al een balans opgemaakt, die u kunt raadplegen op de website van Leefmilieu Brussel (*Stand van zaken van de mobiliteit in de grote bedrijven in het Brussels Gewest - Analyse van de bedrijfsvervoerplannen*, Leefmilieu Brussel, maart 2008 - [zie deze link](#)).

Voor de tweede fase moet de onderneming een **actieplan** opstellen, waarin ze zal bepalen welke maatregelen er geïmplementeerd of verbeterd zullen worden om de door haar activiteit gegenereerde mobiliteit duurzamer te maken.

De derde fase, ook wel actualiseringsfase genoemd, omvat een actualisatie van de fasen 1 en 2, d.w.z. van de diagnose en het actieplan, en is van essentieel belang, omdat ze het mogelijk maakt om de evolutie van de mobiliteit en de impact van de getroffen maatregelen na te gaan.

Op dit ogenblik¹ zijn er 262 fasen 1 ingediend. Van deze vestigingen hebben voorlopig ook al 208 hun fase 2 ingediend (80 %). Ten slotte hebben 57 van hen ook al hun actualiseringsfase achter de rug.

Figuur 1. Aantal plannen onderverdeeld per jaar en per fase



Het aantal fasen 2 (actieplannen) is intussen voldoende groot om een balans op te maken. Hiertoe werd de inhoud van de 208 ingediende fasen 2 gecodeerd (zie het volgende punt). In totaal hebben deze actieplannen betrekking op bijna 200.000 werknemers van de 680.000 die het Brussels Gewest telt.

Dit rapport beschrijft de evolutie van de maatregelen die tussen fase 1 en 2 ingevoerd werden en analyseert per maatregel de invloed van bepaalde parameters – zoals de grootte van de onderneming, de activiteitssector en de bereikbaarheid van de site – op de keuze van de onderneming om ze al dan niet in te voeren. Ook de doelstellingen op vlak van modal shift worden besproken.

¹ Cijfers van november 2009



2. METHODOLOGIE

Het formulier van fase 2 dat de ondernemingen moeten invullen, vermeldt het overgrote merendeel van de maatregelen die in het kader van een vervoerplan getroffen kunnen worden. Voor elk van deze maatregelen dienen er twee vragen beantwoord te worden:

- Bestaat de maatregel al? JA of NEEN
- Is de maatregel gepland? JA of NEEN

Er zijn dus 4 combinaties mogelijk:

Bestaand	Gepland	Beschrijving
NEEN	NEEN	De maatregel bestaat niet en is niet gepland.
JA	NEEN	De maatregel bestaat wanneer fase 2 wordt opgemaakt. Er is niets gepland omtrent deze maatregel.. Dit betekent niet dat ze zal worden afgeschaft.
NEEN	Ja	De maatregel is bestaat nog niet maar is wel gepland in het actieplan.
JA	JA	De maatregel bestaat op het moment dat fase 2 wordt ingediend. Bovendien is er iets gepland omtrent deze maatregel. Dit kan bijvoorbeeld de fietsenstalling zijn die men zal vergroten.

Enkele maatregelen werden echter in numerieke vorm opgenomen: de toegekende vergoedingen voor het gebruik van het openbaar vervoer (in % van de abonnementsprijs) en het bedrag van de fiets- en voetgangerspremie (in € per km of per maand).

Een andere belangrijke precisering is dat, wanneer het antwoord op een vraag in verband met een bepaalde maatregel ontbrak, dit gelijkgesteld werd met het ontbreken van de maatregel in kwestie en dus het antwoord **NEEN**.



3. DE EVOLUTIE VAN DE MAATREGELLEN IN FASE 1 EN 2

Figuur 2 toont voor elke maatregel het percentage van de actieplannen (fase 2) dat de maatregel als bestaand (JA/NEEN), gepland (NEEN/JA) en bestaand en gepland vermeldt (JA/JA).

Het percentage van de vestigingen die de maatregel al hadden ingevoerd bij het opstellen van fase 1, werd aan de grafiek toegevoegd in de vorm van een met blauwe stippellijn getekende balk. Dit werd louter voor 14 hoofdmaatregelen gedaan (de enigen die in fase 1 gecodeerd werden).

We zien onmiddellijk dat het aantal vestigingen dat maatregelen hebben ingevoerd sterk is toegenomen tussen fase 1 en 2. Voor bepaalde maatregelen gaat het om meer dan een verdubbeling. Gemiddeld is er een toename met factor 1,6.

Dit betekent dat de bedrijven niet hebben gewacht op de indiening van hun actieplan om maatregelen te nemen. De termijn tussen de indiening van beide formulieren was dan ook soms relatief lang en de opvolgingscel van de bedrijfsvervoerplannen heeft vanaf het begin van de verplichting de bedrijven gestimuleerd om maatregelen te nemen.

Onderstaande tabel toont dat de maatregelen die het sterkste zijn toegenomen tussen fase 1 en 2 de volgende zijn:

- het organiseren van carpooling via een **carpooldatabank** (van 7% naar 21%)
- het opstellen van een multimodaal **toegangsplan** (van 26% naar 68%)
- het ter beschikking stellen van **dienstfietsen** (van 9% naar 25%)
- de **100% terugbetaling** van de abonnementen op het openbaar vervoer (meer dan verdubbeld voor de MIVB, TEC en De Lijn)
- de aanstelling van een **mobilitateitscoördinator** (van 28% naar 52%)

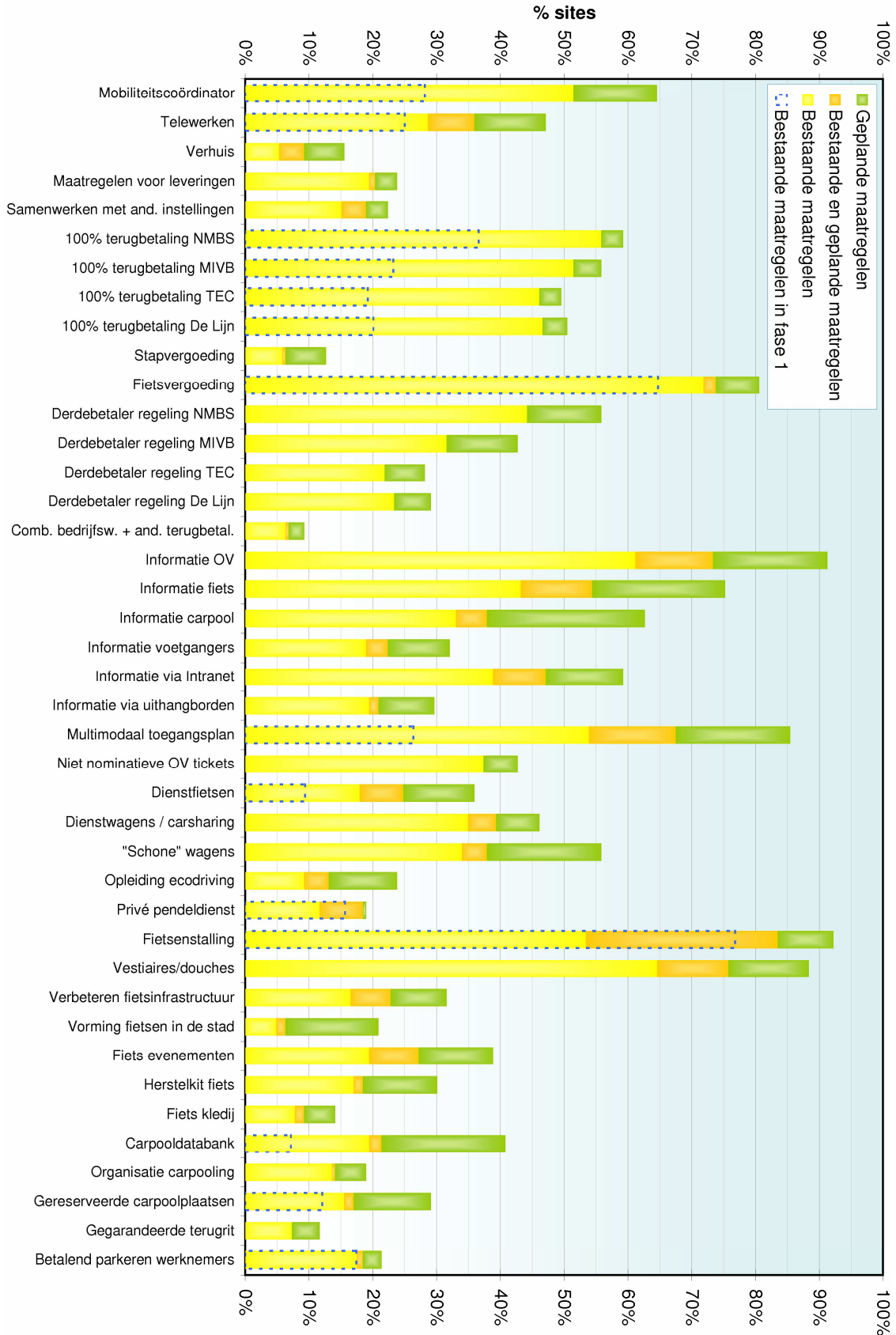
Bij het indienen van fase 2 was de fietsenstalling nog steeds de meest genomen maatregel, gevolgd door het ter beschikking stellen van douches en vestiaires, de fietspremie, het verstrekken van informatie over het openbaar vervoer en een multimodaal toegangsplan. Verschillende vestigingen engageerden zich bovendien om deze maatregelen in te voeren, wat maakt dat meer dan 80% van de vestigingen deze 5 maatregelen zullen invoeren.

Tabel 1. De genomen maatregelen in fase 1 en 2

	Bestaande maatregel Fase 1	Bestaande maatregel Fase 2	Ratio F2/F1
Fietsenstalling	76,8%	83,5%	1,1
Fietsvergoeding	64,7%	73,8%	1,1
100% terugbetaling NMBS	36,6%	55,8%	1,5
Mobilitateitscoördinator	28,1%	51,5%	1,8
Multimodaal toegangsplan	26,3%	67,5%	2,6
Telewerken	25,0%	35,9%	1,4
100% terugbetaling MIVB	23,2%	51,5%	2,2
100% terugbetaling De Lijn	20,1%	46,6%	2,3
100% terugbetaling TEC	19,2%	46,1%	2,4
Betalend parkeren werknemers	17,4%	18,4%	1,1
Privé pendeldienst	15,6%	18,4%	1,2
Gereserveerde carpoolplaatsen	12,1%	17,0%	1,4
Dienstfietsen	9,4%	24,8%	2,6
Carpooldatabank	7,1%	21,4%	3,0
Totaal	27,3%	43,7%	1,6



Figuur 2. De genomen en geplande maatregelen in fase 2 en de bestaande maatregelen in fase 1



4. INVLOED VAN DE GROOTTE VAN DE ONDERNEMINGEN

Figuur 3 illustreert dat grote bedrijven over het algemeen meer maatregelen in hun actieplannen vermelden dan de kleinere bedrijven. Als we de categorie 'TOTAAL' van de grafiek bekijken, die het gemiddelde weergeeft van de 15 maatregelen opgenomen in de grafiek, dan zien we een duidelijk verschil tussen de categorie 'van 200 tot 499' werknemers en de categorie '2000 en meer' werknemers, waarin gemiddeld 20 % meer maatregelen getroffen worden (57 % tegenover 38 % in de eerste categorie).

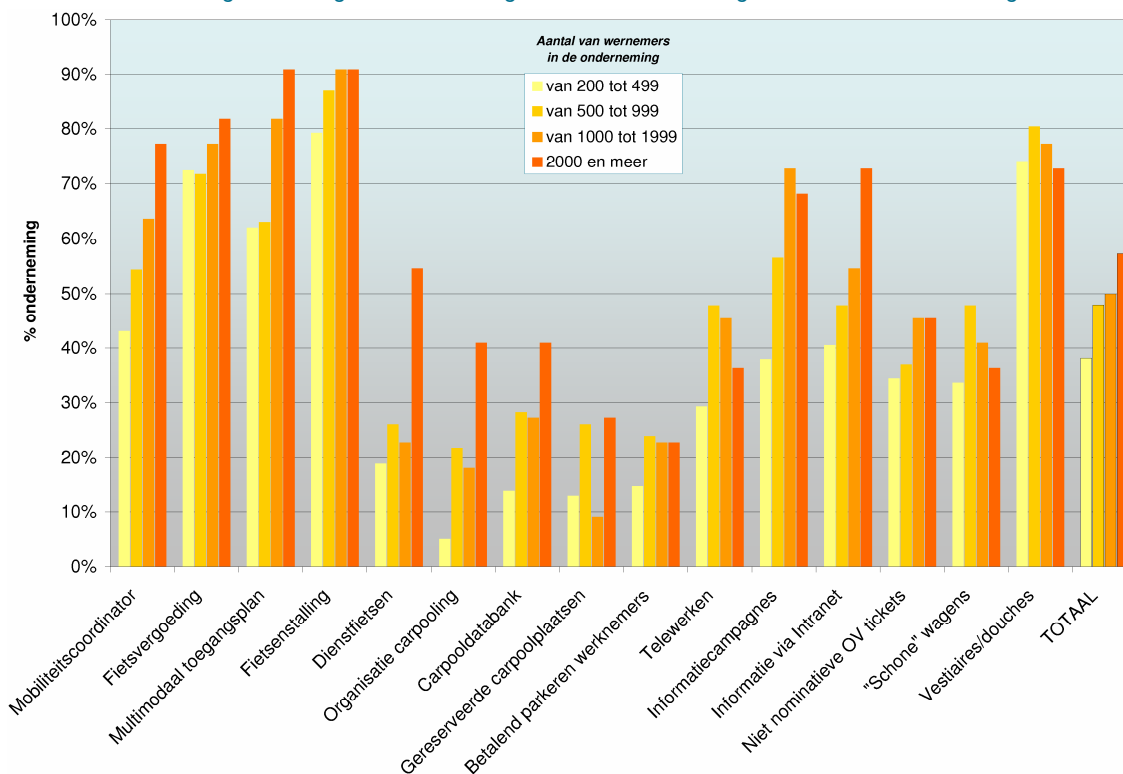
Deze situatie is aan meerdere factoren te wijten:

- De grote bedrijven genereren een meer mobiliteit, wat de oorzaak kan zijn van verschillende problemen. Ze hebben dan ook beter het belang van de invoering van een ambitieus vervoerplan begrepen.
- De implementatie van een bedrijfsvervoerplan vereist een investering in Human Resources die de kleine structuren moeilijker kunnen verrichten.
- Bepaalde maatregelen zijn interessanter om in de grote structuren te treffen (invloed van grootte).

De invloed van de omvang van de instelling is voor sommige maatregelen groter dan voor andere. Bij de belangrijkste zijn: de aanstelling van een mobiliteitscoördinator, het bestaan van een multimodaal bereikbaarheidsplan, dienstfietsen, de organisatie van carpooling, een carpooldatabank, de verspreiding van informatie onder de werknemers.

Andere maatregelen zijn dan weer relatief ongevoelig voor de grootte van de instelling: fietsvergoeding, fietsenstalling, douches/kleedkamers, telewerken of 'schone' auto's.

Figuur 3. De genomen maatregelen in functie van de grootte van de onderneming



5. INVLOED VAN DE LIGGING EN DE ACTIVITEIT VAN DE ONDERNEMING

Net zoals de grootte van de onderneming kunnen ook haar ligging en type van activiteit een invloed hebben op de genomen maatregelen in de actieplannen.

Om de ligging van een onderneming te kenmerken, deelden we het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 4 'bereikbaarheidszones' in, in functie van hun bereikbaarheid met het openbaar vervoer².

Verder werden de ondernemingen per activiteitssector ingedeeld. Omdat ze niet representatief waren, werden de sectoren die maar enkele instellingen omvatten samengevoegd onder de categorie 'Andere'.

Onderstaande tabel toont per bereikbaarheidszone en per sector het percentage maatregelen dat genomen werd uit een selectie van 15 maatregelen (het gaat hierbij om dezelfde maatregelen als degene die in [Figuur 3](#) vermeld werden). De afkortingen die naast de activiteitssectoren vermeld worden, zullen ook in de rest van het document gebruikt worden.

Geen enkel type van ligging blijkt echt in het oog te springen: het percentage getroffen maatregelen is erg gelijkaardig voor de 4 bereikbaarheidszones. Er is dus geen type van implanting die de onderneming ertoe zou aanzetten om meer maatregelen te treffen in hun vervoerplannen.

Zoals we zullen zien bij het volgende punt, betekent dit echter niet dat de ligging geen enkele invloed heeft op bepaalde specifieke maatregelen.

Als we de diverse activiteitssectoren met elkaar vergelijken, dan stellen we wel lichte verschillen vast. Zo blijken sommige sectoren gemiddeld iets actiever te zijn, zoals de water- & energiemaatschappijen en de banken & verzekeringsondernemingen, terwijl andere dan weer iets minder maatregelen treffen, met name de gemeentelijke administraties en de privé bureaus.

Toch zijn de verschillen tussen de sectoren globaal gezien vrij beperkt. Net zoals voor de ligging zullen we voor bepaalde maatregelen wel een duidelijke invloed van de activiteitssector waarnemen.

Tabel 2. De getroffen maatregelen in functie van de activiteitssector en ligging

Bereikbaarheid met het OV		Aantal plannen	% maatregelen
Uitstekend		59	44%
Heel goed		46	45%
Goed		38	42%
Gewoon		63	44%
Activiteiten sector		Aantal plannen	% maatregelen
Privé bureaus	B1	37	42%
Federeale administraties	AFED	34	46%
Banken en verzekeringen	B3	28	50%
Ziekenhuizen en gelijkgestelde	Z	23	45%
Gemeentelijke administraties	AGEM	15	41%
Europese instellingen	AEUR	10	45%
Water en energie	E	7	53%
Brusselse administraties	ABRU	6	44%
Andere		46	38%

² De 4 bereikbaarheidszones met het openbaar vervoer zijn:

"Uitstekend": Wijken in de buurt van de 3 belangrijkste stations (Noord, Centraal, Zuid) en de knooppunten de Brouckère, Kunst-Wet en Rogier.

"Heel goed": Wijken in de buurt van metrolijn 2 en het gemeenschappelijke deel van metrolijnen 1 en 5.

"Goed": Wijken in de buurt van de rest van het metro- en premetronet.

"Gewoon": Rest van het gewest.



6. ANALYSE PER TYPE VAN MAATREGEL

6.1. DE ALGEMENE MAATREGELLEN

6.1.1. De mobiliteitscoördinator

Het percentage vestigingen dat over een mobiliteitscoördinator beschikte, bedroeg in fase 1 iets minder dan 30 %. Dit percentage steeg tijdens de implementatie van de fasen 2 tot meer dan 50 %. Op dit vlak stellen we dus duidelijk een evolutie tussen fase 1 en fase 2. De aanstelling van een mobiliteitscoördinator is inderdaad één van de aanbevolen basismaatregelen in het kader van een bedrijfsvervoerplan. Ten slotte heeft nog eens 13 % van de vestigingen de aanstelling van een mobiliteitscoördinator in hun actieplannen voorzien.

We brachten ook de impact van de aanwezigheid van een mobiliteitscoördinator in kaart op de binnen de instellingen genomen maatregelen. Daartoe selecteerden we 14 belangrijke maatregelen en gingen we na of ze meer of minder genomen werden in instellingen met een mobiliteitscoördinator bij het indienen van fase 2 (**JA/NEEN**), instellingen zonder mobiliteitscoördinator (**NEEN/NEEN**) en instellingen waar de aanstelling van een mobiliteitscoördinator voorzien is (**NEEN/JA**).

Tabel 3. Invloed van de mobiliteitscoördinator op de maatregelen van het BVP

Mobiliteits-coördinator	Aantal sites	Fietsvergoeding	Multimodaal toegangsplan	Fietsenstalling	Dienstfietsen	Organisatie carpooling	Carpooldatabank	Gereserveerde carpoolplaatsen	Betaald parkeren voor werknemers	Telewerken	Informatie campagnes	Informatie via Intranet	Niet nominatieve OV tickets	"schone" wagens	Vestiaires / douches	Totaal van de maatregelen
N/N	73	77%	70%	90%	36%	15%	23%	23%	16%	48%	48%	42%	44%	51%	86%	48%
N/J	27	89%	96%	93%	44%	19%	59%	30%	15%	48%	78%	63%	26%	56%	93%	58%
J/N	106	81%	93%	93%	34%	22%	48%	33%	26%	46%	76%	70%	46%	59%	89%	58%
Totaal	206	81%	85%	92%	36%	19%	41%	29%	21%	47%	67%	59%	43%	56%	88%	55%

Dat resulteerde in de volgende vaststellingen:

- Er blijkt maar weinig verschil te bestaan tussen de ondernemingen die al over een mobiliteitscoördinator beschikken en de ondernemingen waarin de aanstelling van een coördinator in het actieplan voorzien is. In totaal is het percentage reeds genomen maatregelen in beide categorieën gelijk (58 %).
- Gemiddeld gezien nemen bedrijven zonder mobiliteitscoördinator (**NEEN/NEEN**) minder maatregelen dan de andere. Dat is in het bijzonder zo voor de volgende maatregelen: multimodaal bereikbaarheidsplan, carpooldatabank, informatiecampagnes en verstrekking van mobiliteitsinformatie via het intranet. Voor sommige maatregelen gaat dit echter niet op: fietsenstalling, dienstfietsen, telewerken, 'schone' auto's en kledkamers/douches voor fietsers.

Het feit dat er binnen de onderneming een mobiliteitscoördinator aangesteld is of dat de aanstelling van een dergelijke coördinator voorzien is, is dus zeker een goede indicator voor een voluntaristisch vervoerplan. Dat is in het bijzonder zo voor 'lichte' maatregelen, zoals informatie- (bereikbaarheidsplan, intranet, carpooldatabank, ...) en bewustmakingsinitiatieven (campagnes, ...). Voor maatregelen die verband houden met infrastructuur (fietsenstalling, 'schone' auto's, enz.) heeft de aanwezigheid van een mobiliteitscoördinator echter minder tot zelfs geen invloed.

6.1.2. Telewerken

De praktijk van het telewerken is binnen de ondernemingen aan een opmars bezig: 25 % in fase 1 tegenover meer dan 35 % in fase 2, waaraan we nog eens 11 % moeten toevoegen van de vestigingen waar de invoering ervan voorzien is. In totaal zal er na de implementatie van de actieplannen dus in bijna 50 % van de ondernemingen aan telewerken gedaan worden.

Hierbij dient evenwel opgemerkt dat deze cijfers alleen maar duidelijk maken of er binnen de ondernemingen al dan niet aan telewerken gedaan wordt. Tussen de ondernemingen waar dat inderdaad zo is, kan de mate waarin dat gebeurt, sterk variëren (% van het personeel, aantal dagen per week, ...).



Bij privébureaus (62 %), banken & verzekeringsmaatschappijen (46 %) en de federale administraties (41 %) blijkt veel aan telewerken gedaan te worden. Dat is logischerwijs veel minder het geval in de gezondheidszorg (4 %). Bij de gemeentelijke en gewestelijke administraties en de Europese instellingen wordt er eveneens maar weinig gebruik van gemaakt, maar bij hen is de invoering ervan wel in aanzienlijke mate voorzien.

Tabel 4. Telewerken per activiteitssector

Activiteitssector	Aantal plannen	Bestaand	Gepland	Niet gepland
B1	37	62%	8%	30%
AFED	34	41%	9%	50%
B3	28	46%	14%	39%
Z	23	4%	0%	96%
AGEM	15	0%	0%	100%
AEUR	10	0%	90%	10%
E	7	57%	14%	29%
ABRU	6	17%	17%	67%
Andere	46	39%	4%	57%

Gemiddeld gesproken blijkt het telewerken ten slotte sterker ontwikkeld in de ondernemingen waarvan de werknemers van relatief ver moeten komen. Dat is ook vrij logisch: Het is in deze bedrijven dat het woon-werktraject immers het meeste tijd vergt.

Tabel 5. Telewerken vs. woon-werkafstand

Telewerken	Gemiddelde woon-werkafstand (km)
Niet gepland	21,6
Gepland	21,6
Bestaand	29,3
Totaal	24,7

6.1.3. Betalend parkeren voor werknemers

Deze maatregel wil niet alleen een deel van de kosten die de parkings voor de onderneming met zich meebrengen, op de eindgebruiker verhalen, maar vormt ook een belangrijke stimulans om over te schakelen op een andere vervoermodus die milieuvriendelijker is dan de wagen.

Meestal blijft de parking dan wel gratis voor bepaalde categorieën van gebruikers: carpoolers, personen met een beperkte mobiliteit en houders van een firmawagen (dit laatste geval wordt niet gerechtvaardigd door mobiliteitsredenen).

Verder dient tevens opgemerkt dat de aan de werknemers gevraagde bedragen verre van de reële kosten dekken, die de parkings voor de onderneming met zich meebrengen (om en bij € 1.250 à € 2.500 per plaats per jaar).

Gemiddeld laat 18 % van de ondernemingen hun werknemers voor een parkeerplaats betalen. Dit percentage is sinds fase 1 zo goed als niet gestegen (het was 17 %). Bovendien wordt deze maatregel maar weinig gepland: slechts 3 % van de actieplannen voorziet de invoering ervan.

Een analyse per activiteitssector toont ons dat het vooral de banken & verzekeringsmaatschappijen zijn, die hun werknemers betalend laten parkeren (46 % van hen), in tegenstelling tot alle soorten administraties die hun personeel hiervoor nooit laten betalen.

Ten slotte blijkt er ook meer betaald te moeten worden in de centraal gelegen wijken, waar de ruimte beperkter en een parkeerplaats duurder is voor de onderneming.

Tabel 6. Betalend parkeren voor werknemers per toegankelijkheidszone

Bereikbaarheid OV	Aantal plannen	Bestaand	Gepland	Niet gepland
Uitstekend	59	25%	0%	75%
Heel goed	46	22%	4%	74%
Goed	38	11%	8%	82%
Gewoon	63	14%	2%	84%



6.1.4. Verhuizing naar een nieuwe locatie

Een verhuizing naar een nieuwe locatie is een erg zwaar en bijgevolg een vrij uitzonderlijk proces. 9 % van de vestigingen zijn tijdens de uitwerking van hun bedrijfsvervoerplan verhuisd. Nog eens 6 % van de vestigingen moet nog verhuizen (voorziene maatregel). In het merendeel van de gevallen worden er mobiliteitsredenen aangevoerd om de verhuizing te rechtvaardigen. Daarbij wordt vaak de keuze gemaakt om voorrang te geven aan een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Deze tendens wordt ook door andere informatiebronnen bevestigd, zoals de gegevens van het [Overzicht van het kantorenpark](#). Zo blijkt de leegstand van kantoren groter in de gedecentraliseerde wijken die minder goed ontsloten zijn door het openbaar vervoer, dan in de centraal gelegen buurten. Dit toont de sinds enkele jaren opnieuw toegenomen interesse voor de centrumwijken aan in verhouding tot de meer perifeer gelegen kantoorbuurten. Deze vaststelling gaat in dezelfde zin als de gegevens over de verhuizingen die uit de bedrijfsvervoerplannen blijken.

6.1.5. Acties in verband met leveringen

20 % van de vestigingen verklaart maatregelen te treffen in verband met leveringen. Dit cijfer kunnen we echter moeilijk van commentaar voorzien, omdat de ter zake gestelde vraag in het document dat de bedrijven moeten invullen, te vaag blijft. Het treffen van maatregelen voor leveringen is namelijk een vlag die vele ladingen dekt: rationalisering van de leveringen, verstrekking van informatie aan de leveranciers over de bereikbaarheid van het bedrijf, keuze voor een milieuvriendelijkere manier van leveren, ...

Wat echter buiten kijf staat, is dat het percentage van 20 % gering genoemd kan worden en dat de leveringsproblematiek dus maar weinig in aanmerking genomen wordt. Dit komt bovendien bovenop het feit dat het goederenverkeer nog maar weinig werd opgenomen in de grote denkoefeningen over mobiliteit. In onze communicatie naar de ondernemingen toe, zou de kwestie van de leveringen dan ook sterker uitgewerkt moeten worden.

6.1.6. Samenwerking met andere instellingen

Bij 19 % van de vestigingen bestaat er al een samenwerking met andere instellingen. In de actieplannen wordt deze maatregel echter maar weinig voorzien (goed voor nog eens 4 %). Bijgevolg kunnen we stellen dat de samenwerking tussen instellingen maar weinig ontwikkeld is.

6.2. TERUGBETALING VAN DE VERVOERSKOSTEN VAN ANDERE VERVOERMODI DAN DE AUTO

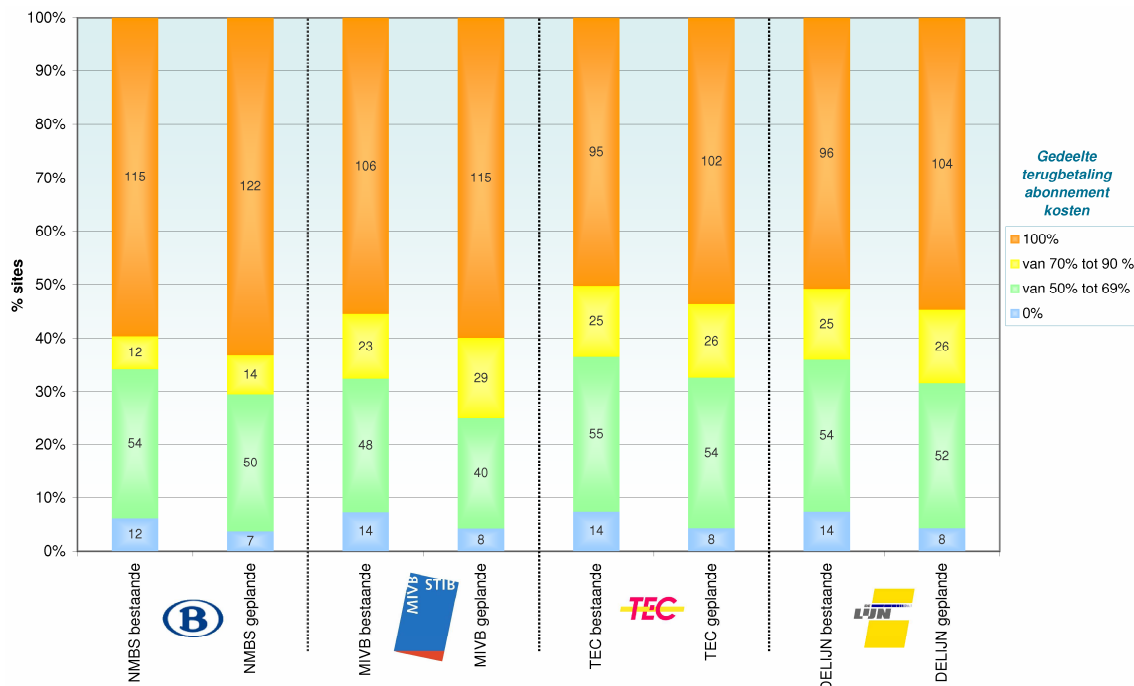
6.2.1. Terugbetaling van de vervoerkosten van het openbaar vervoer

De terugbetaling van de vervoerkosten van het openbaar vervoer wordt uitgedrukt in een percentage van de abonnementsprijs. Een percentage van 100 % betekent dat de kosten ter zake volledig terugbetaald worden en dat het gebruik ervan dus gratis is voor de werknemer.

In Figuur 4 werd de tussenkomst van de werkgever in 4 categorieën onderverdeeld: 0 % (geen terugbetaling), 50 à 69 % (minimale wettelijke terugbetaling), 70 à 90 % en ten slotte 100 % (volledige terugbetaling). Voor elke vervoersmaatschappij wordt ook het aantal instellingen in elke categorie vermeld en dat zowel voor de bestaande als voor de geplande situatie.



Figuur 4. De vergoeding voor openbaar vervoerabbonementen in fase 2



De bestaande situaties zijn vrij gelijkaardig voor de 4 vervoermaatschappijen. Het percentage instellingen dat 100 % terugbetaalt, is echter het hoogst voor de NMBS-abbonementen (bijna 60 %) en het minst hoog voor die van de TEC en De Lijn (50 %). Hierbij dient wel opgemerkt dat, wanneer een pendelaar over een NMBS-abbonement beschikt, het daarbij meestal om een 'gecombineerd' abonnement gaat, waarmee hij dus ook een van de drie andere netten kan gebruiken.

Het percentage instellingen dat tussen 70 % en 90 % terugbetaalt, is vrij klein. Wat dit betreft, dient opgemerkt dat hun aandeel iets groter is voor de bus-/tram-/metronetten, nl. 12 à 13 % voor de MIVB, de TEC en De Lijn, dan voor de trein. De reden hiervoor kan het bestaan van het '80/20'-systeem zijn: Als een onderneming voor 80 % in de treinabbonementen tussenkomst en een derdebetalersovereenkomst met de NMBS afsluit, neemt de Staat de resterende 20 % voor zijn rekening. Tal van ondernemingen hebben intussen voor dit systeem gekozen en hebben het percentage dat door hen terugbetaald wordt, opgetrokken tot 80 % voor alle abonnementen. Voor de NMBS-abbonementen werden deze bedrijven ingedeeld bij de '100 %-categorie. Wel belangrijk om weten is dat de gewestelijke en gemeentelijke administraties geen gebruik kunnen maken van dit systeem.

Alleen de Europese instellingen blijken niets terug te betalen van de openbaar vervoerabbonementen van hun werknemers. Dat is te wijten aan het feit dat ze niet verplicht zijn om de federale wet van 1962 toe te passen, die een tussenkomst van minstens 50 % oplegt.

Tussen de bestaande en de geplande situatie is er verder sprake van een matige evolutie. Het aantal bedrijven dat vertegenwoordigd is in de categorieën die een geringere terugbetaling voorzien, daalt ten gunste van de categorieën '70 à 90 %' en vooral '100 %' (waarbij het aantal bedrijven in laatstgenoemde categorie met ongeveer 4 % stijgt voor de 4 vervoermaatschappijen). Hierbij dient opgemerkt dat het merendeel van de hier geanalyseerde gegevens wel dateren van voor de verandering van de Collectieve Arbeidsovereenkomst die de minimale terugbetaling van +/- 60 % naar 75 % optrekt (begin 2009). We verwachten dan ook een aanzienlijke stijging van het aantal ondernemingen in de categorieën '70 à 90 %' en '100 %' te zullen zien bij de actualisering van de actieplannen.

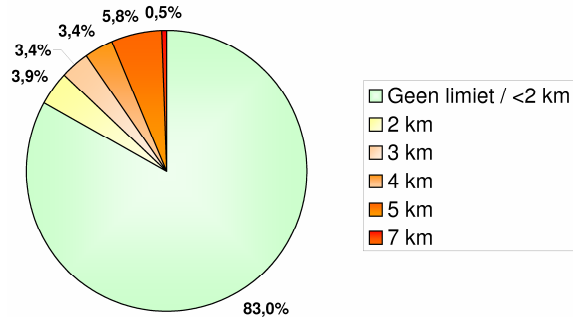
Tussen fase 1 en fase 2 hebben zich ook een aantal belangrijke evoluties voorgedaan: deze zijn goed zichtbaar op Figuur 1. Die figuur herneemt namelijk voor de 4 vervoermaatschappijen het percentage instellingen dat de abonnementen voor 100 % vergoedt. Hier zien we een overduidelijke evolutie tussen fase 1 en 2: het percentage instellingen dat 100 % terugbetaalt, blijkt met 19 % gestegen voor de NMBS en met 26 % à 28 % voor de MIVB, TEC en De Lijn. Hiervoor kunnen verschillende factoren als verklaring aangevoerd worden:



- Het openbaar vervoer heeft de laatste jaren een aanzienlijke toevloed gekend, met name omwille van de stijging van de brandstofprijzen.
- Het in 2004 gelanceerde '80/20'-systeem heeft de ondernemingen ertoe aangezet om hun werknemers een gratis treinabonnement aan te bieden, met daaraan gekoppeld tevens een gratis abonnement voor de andere vervoersmaatschappijen.
- Steeds meer Collectieve Arbeidsovereenkomsten (cao's) voorzien gratis openbaar vervoer voor werknemers. Dat is met name sinds 2005 het geval voor de bank- & verzekeringssector, een sector waaruit een groot deel van de ondernemingen met een bedrijfsvervoerplan afkomstig is.
- Ten slotte was de informatie over de terugbetalingen waarover we in fase 1 beschikten, minder uitgebreid dan de gegevens die we in fase 2 konden verzamelen. Het is dus best mogelijk dat de evolutie tussen beide fasen enigszins overgewaardeerd is.

6.2.2. Minimumafstand

De wet van 1962 betreffende de terugbetaling van het treinabonnement legt een terugbetaling op vanaf een minimale woon-werkafstand van 5 km. Niettemin kennen tal van cao's een terugbetaling vanaf kortere afstanden toe. De grafiek hiernaast toont het percentage instellingen dat met een minimale afstand werkt.



De verkleining of zelfs schrapping van de minimumafstand om van een tussenkomst te kunnen genieten, is een positieve evolutie. De limiet van 5 km heeft namelijk tot gevolg dat een deel van het personeel niet in aanmerking komt voor een terugbetaling van zijn abonnementskosten voor het gebruik van het openbaar vervoer, terwijl deze vervoermodus net ideaal is voor stedelijke verplaatsingen en dus korte afstanden. Dat is in het bijzonder zo in Brussel, een stad die over een dicht openbaar vervoernet beschikt.

6.2.3. Derdebetalersovereenkomsten

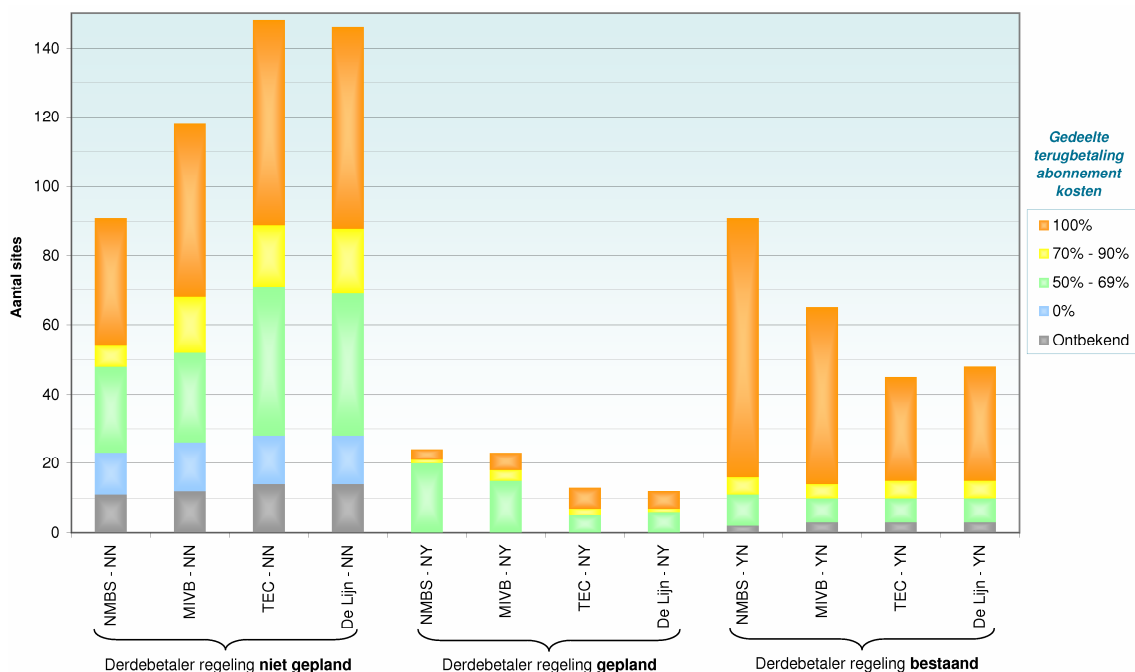
Het percentage instellingen dat een derdebetalersovereenkomst afsloot, is erg verschillend per vervoersmaatschappij. Zo blijkt dit percentage het grootst voor de NMBS (44 % bestaand + 12 % gepland), gevolgd door de MIVB (32 % bestaand en 12 % gepland) en ten slotte De Lijn en de TEC (~22 % bestaand en 6 % gepland).

Dat met de NMBS het meeste derdebetalersovereenkomsten worden afgesloten, kan verklaard worden door het feit dat een dergelijke overeenkomst als voorwaarde geldt om van het 80/20-systeem gebruik te kunnen maken. Bovendien is het sluiten van een dergelijke overeenkomst gratis bij de NMBS en moet er bij de MIVB voor betaald worden (dossierkosten).

Op Figuur 5 zien we verder dat er een verband bestaat tussen het feit dat er al dan niet een derdebetalersovereenkomst bestaat/voorzien is en de terugbetaling van de abonnementen. Zo zijn de vestigingen die over een derdebetalersovereenkomst beschikken (JA/NEEN), sterker dan gemiddeld vertegenwoordigd in de categorie van ondernemingen die 100 % terugbetalen. Deze situatie is echter aan het veranderen, omdat de vestigingen die het sluiten van een derdebetalersovereenkomst met een vervoermaatschappij voorzien, vooral 50 % à 69 % van de prijs van de abonnementen terugbetalen.



Figuur 5. Derdebetalersovereenkomst vs. terugbetaling van de vervoerkosten van het openbaar vervoer



6.2.4. Fietsvergoeding

De fietsvergoeding was al een maatregel die in heel wat bedrijven in fase 1 bestond (65 % van de vestigingen had deze maatregel al ingevoerd). Dit percentage steeg in fase 2 tot bijna 75 %. Een aantal instellingen waarbij de maatregel al bestond, voorzag bovendien ook een verbetering ervan, met name in de vorm van een verhoging van het toegekende bedrag (van € 0,15 naar € 0,20 per kilometer). Niettemin zijn er nog niet veel bedrijven die deze verhoging ook al daadwerkelijk doorvoerden, gezien het feit dat de verhoging van het van belasting vrijgestelde bedrag naar € 0,20 per kilometer (indexeerbaar) pas recent in voege trad (april 2009).

Ook 7 % van de ondernemingen waarin er geen fietsvergoeding bestond, voorzag de invoering ervan in hun actieplan. In totaal zullen dus iets meer dan 80 % van de BVP-ondernemingen aan het einde van fase 2 een fietsvergoeding hebben ingevoerd.

Uit een analyse per activiteitssector blijkt ten slotte dat het bij de privé bureaus en de Europese instellingen is, dat de toekenning van een fietsvergoeding het minst ontwikkeld is (privé bureaus: 62 % bestaand en 8 % gepland; Europese instellingen: 0 % bestaand, geen gepland).

6.2.5. Voetgangersvergoeding

We hebben het hier over een *specifieke* vergoeding voor voetgangers³. Deze maatregel is veel minder sterk verspreid dan de voorgaande. Hij wordt in iets meer dan 6 % van de vervoerplannen als bestaande vermeld en wordt nog eens in 6 % van de plannen voorzien.

In de praktijk wordt bij deze maatregel gebruikgemaakt van 2 terugbetalingssystemen:

- Een forfaitaire vergoeding op basis van de prijs van een treinticket voor de afgelegde afstand;
- Een vergoeding per afgelegde kilometer (€ 0,15/km), zoals bij de fietsvergoeding.

Het ontbreken van een specifiek fiscaal kader dat het te voet komen werken aanmoedigt, verklaart wellicht het geringe gebruik van de voetgangersvergoeding.

³ In heel wat ondernemingen krijgen werknemers een verplaatsingsvergoeding berekend in functie van hun woon-werkafstand, ongeacht het gebruikte vervoermiddel (dit is niet zo als er een fietsvergoeding bestaat of als het bedrag hoger is voor de gebruikers van het openbaar vervoer ten opzichte van de wagen). Degene die te voet komen krijgen deze vergoeding, maar dat geldt ook voor degenen die met de wagen komen werken. In dergelijke gevallen spreken we dus niet van een voetgangersvergoeding.



6.2.6. Combinatie van een bedrijfswagen met een andere vergoeding

De toekenning van een bedrijfswagen geldt vaak als een aanvulling op het loon en wordt niet altijd gerechtvaardigd om mobiliteitsredenen (goed met het openbaar vervoer bereikbare onderneming, sedentaire werknemer, ...). Dat neemt niet weg dat het feit dat men over een bedrijfswagen beschikt, de houder ervan er natuurlijk wel toe aanzet om hem ook te gebruiken. Niet alleen omwille van milieu-, maar ook omwille van economische redenen kan het echter interessant zijn voor de instelling om haar werknemers die over een bedrijfswagen beschikken, alternatieven aan te bieden. Men kan hen bijvoorbeeld eveneens een openbaar vervoerabonnement of fietsvergoeding voorstellen.

Slechts 7 % van de instellingen biedt dergelijke combinaties aan en de maatregel is voorzien in slechts 2 % van de actieplannen.

6.3. INFORMATIE

6.3.1. Informatie over het openbaar vervoer

Dit is de vervoermodus waarover de instellingen hun werknemers het meeste informeren. De maatregel wordt in 73 % van de actieplannen als bestaande vermeld en is bovendien in nog eens 18 % van de plannen voorzien. Ten slotte communiceert minder dan 10 % van de BVP-ondernemingen niet over het gebruik van het openbaar vervoer.

Uit een analyse per sector blijkt dat er geen grote verschillen tussen de activiteitssectoren bestaan. Er is wel sprake van een verschil wanneer we naar de verschillende bereikbaarheidszones (zie onderstaande tabel) kijken. Zo wordt er het meeste geïnformeerd over de mogelijkheden die het openbaar vervoer biedt in de zone die er het minst goed bereikbaar mee is ('gewoon'). Deze vaststelling is vrij logisch: Aangezien het aanbod kleiner is, zijn de mogelijkheden ook minder bekend bij de werknemers in deze zones.

Tabel 7. Informatie over het gebruik van het openbaar vervoer per bereikbaarheidszone

Bereikbaarheid OV	Aantal plannen	Bestaand	Gepland	Niet gepland
Uitstekend	59	76%	3%	20%
Heel goed	46	74%	4%	22%
Goed	38	58%	18%	24%
Gewoon	63	81%	5%	14%

6.3.2. Informatie over het fietsen

55 % van de instellingen verstrekt informatie over het fietsen, wat minder is dan voor het gebruik van het openbaar vervoer. In nog eens 21 % van de instellingen is deze maatregel echter wel voorzien. Dat is dan weer iets meer dan voor het gebruik van het openbaar vervoer. We kunnen hier dus spreken van een inhaalbeweging.

Tussen de verschillende activiteitssectoren bestaan er vrij uitgesproken verschillen. Zo wordt er in de openbare sector meer informatie verstrekt over het gebruik van de fiets (administraties) dan in de privésector (bureaus, banken & verzekeringsmaatschappijen) en de ziekenhuizen.

Alle gemeentelijke, gewestelijke en Europese administraties verstrekken informatie over het gebruik van de fiets of zijn dit van plan, in tegenstelling tot de situatie bij de federale administraties, waar de maatregel slechts voor 24 % van de vestigingen gepland is. In de balans van de fasen 1⁴ werd evenwel al aangestipt dat de federale administraties een veel uitgestreker werkgelegenheidsgebied bestrijken dan de 3 andere types van administraties (die veel personeelsleden in Brussel aanwerven). Het is dan ook een goede zaak dat de fiets sterker bij deze laatste gepromoot wordt dan bij de federale administraties, waar het ontwikkelingspotentieel van de fiets veel beperkter is.

Volgens diezelfde redenering is het echter wel een spijtige zaak dat er maar weinig informatie over het gebruik van de fiets in de ziekenhuissector verstrekt wordt, aangezien deze sector over middellange afstanden aanwerft en veel met glijdende/onregelmatige uren werkt, twee factoren die het gebruik van de fiets concurrerend maken ten opzichte van de andere vervoermodi.

⁴ Stand van zaken van de mobiliteit in de grote bedrijven in het Brussels Gewest – analyse van de bedrijfsvervoerplannen; Leefmilieu Brussel; maart 2008. ([zie deze link](#))



Tabel 8. Informatie over het fietsen per activiteitssector

Activiteitssector	Aantal plannen	Bestaand	Gepland	Niet gepland
B1	37	43%	16%	41%
AFED	34	53%	24%	24%
B3	28	46%	21%	32%
Z	23	43%	4%	52%
AGEM	15	67%	33%	0%
AEUR	10	100%	0%	0%
E	7	71%	14%	14%
ABRU	6	100%	0%	0%
Andere	46	52%	35%	13%

6.3.3. Informatie over carpooling

Deze maatregel wordt in 38 % van de actieplannen als bestaande vermeld en is in 25 % van de gevallen gepland. Ook hier geldt dat, hoewel het percentage ervan kleiner is aan de basis, er niettemin sprake is van een 'inhaalbeweging' voor deze maatregel ten opzichte van het openbaar vervoer en de fiets.

Een analyse per sector brengt evenwel andere resultaten dan voor de fiets aan het licht. Zo is de informatieverstrekking over carpooling maar erg weinig ontwikkeld bij de federale administraties, terwijl ze aanzienlijk genoemd kan worden bij de banken & verzekeringsmaatschappijen en de ziekenhuizen. De privé bureaus situeren zich rond het gemiddelde.

Verder is er ook sprake van een duidelijke correlatie tussen de bereikbaarheid van de vestiging met het openbaar vervoer en de mate waarin er informatie verstrekt wordt over carpooling. Hoe geringer de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, hoe meer de instellingen informatie verspreiden over carpooling. Het is immers veel logischer om het carpoolen te stimuleren in de zones waar het openbaar vervoer niet veel alternatieven biedt (en die gemakkelijker bereikbaar zijn met de wagen en over meer parkeermogelijkheden beschikken).

Tabel 9. Informatie over carpooling per activiteitssector en bereikbaarheidszone

Activiteitssector	Aantal plannen	Bestaand	Gepland	Niet gepland
B1	37	35%	27%	38%
AFED	34	15%	26%	59%
B3	28	57%	18%	25%
Z	23	61%	4%	35%
AGEM	15	20%	47%	33%
AEUR	10	90%	0%	10%
E	7	57%	14%	29%
ABRU	6	50%	17%	33%
Andere	46	24%	34%	42%
Bereikbaarheid OV	Aantal plannen	Bestaand	Gepland	Niet gepland
Uitstekend	59	32%	20%	47%
Heel goed	46	33%	28%	39%
Goed	38	37%	29%	34%
Gewoon	63	48%	24%	29%

6.3.4. Informatie voor voetgangers

De verstrekking van informatie over het te voet komen werken is veel minder ontwikkeld dan voor de andere vervoermodi: Deze maatregel wordt in 22 % van de vestigingen als bestaande vermeld en is in nog eens 10 % gepland.

De te communiceren materie over het te voet komen werken, is dan ook minder omvangrijk dan voor de andere vervoermodi, zoals: het openbaar vervoer (lijnen en haltes in de buurt, dienstregelingen, vestigingen van de vervoermaatschappijen, ...), de fiets (fietspaden, fietsenstallingen, veiligheid, website van Pro Velo, ...), carpoolen (Carpoolplaza, ...).

6.3.5. Informatie via het intranet

Dit informatiekanaal geldt als het meest favoriete van de ondernemingen. 47 % van de vestigingen verklaart informatie over mobiliteit via hun intranet aan te bieden en 12 % voorziet om dit te doen.



Deze manier van communiceren is dan ook erg praktisch, omdat gebruikers er doorverwezen kunnen worden via het gebruik van hyperlinks naar tal van online beschikbare informatiebronnen. Bovendien is het ook iets wat goed past bij het merendeel van de ondernemingen die onder de verplichting van de bedrijfsvervoerplannen vallen, waarbij de meeste werknemers bureauwerk achter een computer verrichten.

Tussen de diverse sectoren of bereikbaarheidszones bestaan er geen grote verschillen. Bij de enkele hotels, handelszaken en industriële bedrijven die betroffen zijn door de verplichting om een bedrijfsvervoerplan op te stellen, is er geen informatie via het intranet over mobiliteit.

6.3.6. Aan mededelingenborden uitgehangen informatie

Deze maatregel is minder courant dan de voorgaande: Ze wordt in 21 % van de ondernemingen als bestaande vermeld en is in nog eens 9 % gepland.

6.3.7. Multimodaal bereikbaarheidsplan / Bereikbaarheidsfiche

Slechts 26 % van de instellingen beschikte over een multimodaal bereikbaarheidsplan bij de opmaak van hun diagnose in fase 1. In fase 2 is dit percentage gestegen tot 67 %. De maatregel kende dan ook een sterke toename tussen beide fasen en er zijn verschillende elementen die dit kunnen verklaren:

- De lancering in 2004 van de door de MIVB opgemaakte en deels door het Gewest gefinancierde bereikbaarheidsfiches.
- Het stimuleren van deze maatregel in de adviezen op de vervoerplannen en het ter beschikking stellen van een gids die hulp biedt bij het opstellen van een bereikbaarheidsplan (door Leefmilieu Brussel).
- De ontwikkeling van interfaces, zoals 'Google Maps', die de toegang tot exploiteerbare cartografische hulpmiddelen sterk hebben vergemakkelijkt.

Van de 67 % instellingen met een multimodaal bereikbaarheidsplan voorziet 14 % tevens een verbetering ervan. Dit is een erg belangrijk gegeven, omdat een bereikbaarheidsplan dat niet regelmatig geactualiseerd wordt, geen enkel nut meer heeft. Bovendien bestaan er heel wat verschillen tussen deze bereikbaarheidsplannen op het vlak van duidelijkheid, nauwkeurigheid en het multimodale aspect (sommige blijven voornamelijk verwijzen naar de bereikbaarheid van de locatie met de wagen).

18 % van de ondernemingen beschikt nog niet over een multimodaal bereikbaarheidsplan, maar heeft wel voorzien om een dergelijk plan op te stellen in het kader van hun actieplan. Zodoende zullen tegen het einde van fase 2 in totaal minder dan 15 % van de instellingen niet over een bereikbaarheidsplan beschikken. Dat is een erg positief resultaat.

Onderstaande tabel nuanceert deze vaststelling echter toch enigszins. We merken dat het vooral bij de instellingen zonder bereikbaarheidsplan is, dat het aantal bezoekers ten opzichte van het aantal werknemers het grootst is (55 %). Bijgevolg zouden er ook inspanningen geleverd moeten worden binnen deze enkele instellingen.

Tabel 10. Aantal werknemers en bezoekers bij de bedrijven met een multimodaal bereikbaarheidsplan

Multimodaal plan	Aantal werknemers	Aantal bezoekers	Ratio
Niet gepland	16.043	8.803	55%
Gepland	23.576	6.434	27%
Bestaand	129.595	37.865	29%
Bestaand+gepland	20.642	2.907	14%
Totaal	189.856	56.009	30%

6.4. PROFESSIONELE VERPLAATSINGEN

6.4.1. Niet-nominatieve vervoerbewijzen voor het openbaar vervoer

Deze maatregel bestaat erin om werknemers niet-nominatieve vervoerbewijzen voor het openbaar vervoer van het type JUMP of Railpass ter beschikking te stellen, die ze dan kunnen ophalen (vaak bij het onthaal), vooraleer ze op missie vertrekken. Dit systeem betekent een aanzienlijke verlichting van de te ondernemen stappen in vergelijking met een terugbetalingsprocedure a *posteriori*.

Deze formule blijkt al te bestaan in 37 % van de instellingen en is in nog eens 5 % gepland.



In onderstaande tabel zien we dat de federale (65 %) en gemeentelijke administraties (67 %) dit systeem veelvuldig invoeren. Daarentegen is het erg zeldzaam in privé bureaus (16 %) en de Brusselse administraties (0 %). Dat neemt echter niet weg dat de werknemers van de Brusselse administraties allemaal over een MIVB-abonnement beschikken, wat voor hen het belang van deze maatregel grotendeels tenietdoet.

Het percentage instellingen dat deze maatregel invoert, blijkt verder hoger in de zones die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer ('Uitstekend' & 'Heel goed') dan in de zones waar dat minder het geval is.

Tabel 11. Terbeschikkingstelling van vervoersbewijzen per activiteitssector en bereikbaarheidszone

Activiteitssector	Aantal plannen	Bestaand	Gepland	Niet gepland
B1	37	16%	5%	78%
AFED	34	65%	0%	35%
B3	28	36%	7%	57%
Z	23	48%	4%	48%
AGEM	15	67%	13%	20%
AEUR	10	40%	10%	50%
E	7	29%	0%	71%
ABRU	6	0%	0%	100%
Andere	46	26%	7%	67%
Bereikbaarheid OV	Aantal plannen	Bestaand	Gepland	Niet gepland
Uitstekend	59	41%	5%	54%
Heel goed	46	43%	7%	50%
Goed	38	34%	5%	61%
Gewoon	63	32%	5%	63%

6.4.2. Dienstfietsen

Ofwel koopt en beheert de onderneming de fietsen, ofwel maakt ze gebruik van vrij ter beschikking gestelde fietsen (Villo) via de aankoop van een of meerdere abonnementen. Recentelijk werd er door BECI ([zie deze link](#)) ook een fietsleasingsysteem gelanceerd, maar dit initiatief is nog te nieuw om al op te duiken in de bedrijfsvervoerplannen.

25 % van de ondernemingen blijkt hun werknemers dienstfietsen aan te bieden. In fase 1 bedroeg dit percentage nog 9 %. Deze evolutie maakt het succes duidelijk dat deze vervoermodus de voorbije jaren heeft gekend. Verder voorziet nog eens 11 % van de instellingen de invoering ervan.

Tussen de diverse activiteitssectoren bestaan er wel aanzienlijke verschillen. Zo doen de gemeentelijke administraties en de Europese instellingen het hier beduidend beter dan het gemiddelde. Sterker nog, de gemeentelijke administraties die nog niet over dergelijke dienstfietsen beschikten, hebben allemaal de invoering ervan voorzien.

De privé bureaus, de banken & verzekeringsmaatschappijen en de ziekenhuizen maken dan weer erg weinig gebruik van dienstfietsen.

Tabel 12. De dienstfietsen per activiteitssector

Activiteitssector	Aantal plannen	Bestaand	Gepland	Niet gepland
B1	37	16%	3%	81%
AFED	34	35%	6%	59%
B3	28	0%	14%	86%
Z	23	9%	0%	91%
AGEM	15	73%	27%	0%
AEUR	10	50%	0%	50%
E	7	43%	0%	57%
ABRU	6	33%	17%	50%
Andere	46	22%	24%	54%

6.4.3. Pool van dienstwagens / carsharing

Deze maatregel biedt werknemers de mogelijkheid om een andere wagen dan hun privé wagen uit te lenen voor het verrichten van dienstverplaatsingen. Het maakt dat ze ook met een ander



vervoermiddel dan met de wagen naar het werk kunnen komen, ook al hebben ze in de loop van de dag een wagen nodig.

Een pool van dienstwagens of het gebruik van carsharing wordt in 39 % van de vestigingen als bestaande vermeld en is in nog eens 7 % gepland.

Zoals we kunnen zien op onderstaande tabel, blijkt dit systeem veel sterker ontwikkeld bij openbare instellingen. In de privésector krijgen werknemers die professionele verplaatsingen dienen te verrichten, vaak een bedrijfswagen.

Verder stellen we ook vast dat het percentage instellingen dat over een pool van dienstwagens beschikt of gebruikmaakt van carsharing, hoger is in goed met het openbaar vervoer bereikbare wijken dan in de meer perifeer gelegen buurten. Het feit dat maar weinig werknemers de wagen nemen om te komen werken in deze wijken, kan hier een verklaring voor vormen: ze kunnen hun eigen wagen immers niet gebruiken om in de loop van de dag professionele verplaatsingen te verrichten en moeten dus gebruikmaken van dienstwagens.

Tabel 13. Pool van dienstwagens/carsharing per activiteitssector en bereikbaarheidszone

Activiteitssector	Aantal plannen	Bestaand	Gepland	Niet gepland
B1	37	32%	3%	65%
AFED	34	68%	6%	26%
B3	28	43%	0%	57%
Z	23	9%	0%	91%
AGEM	15	73%	13%	13%
AEUR	10	0%	0%	100%
E	7	29%	0%	71%
ABRU	6	50%	17%	33%
Andere	46	35%	17%	48%
Bereikbaarheid OV	Aantal plannen	Bestaand	Gepland	Niet gepland
Uitstekend	59	54%	2%	44%
Heel Goed	46	43%	7%	50%
Goed	38	29%	16%	55%
Gewoon	63	29%	6%	65%

6.4.4. Keuze voor milieuvriendelijkere voertuigen

Aan de ondernemingen werd ook gevraagd of ze inspanningen leverden om de impact van hun wagenpark op het milieu te verkleinen. 38 % van de bedrijven verklaart inderdaad maatregelen in die zin te treffen en 18 % blijkt van plan om dat te doen.

Deze evolutie wordt ondersteund door verschillende wetteksten:

- De belastingaftrek van bedrijfswagens wordt sinds 1 april 2008 berekend in functie van de CO₂-uitstoot van deze voertuigen: Daarbij werden 5 drempelwaarden (g CO₂/km) bepaald, waarbij de aftrek varieert van 60 % voor de voertuigen die het meeste CO₂ uitstoten tot 90 % voor de milieuvriendelijkste modellen (tegenover een aftrekbaarheid van 75 % voor alle voertuigen voordien)⁵.
- De omzendbrief 307 quater van 3 mei 2004 voorziet dat 50 % van de door de federale administraties gekochte of gehuurde nieuwe voertuigen niet meer dan 145 g CO₂/km voor dieselwagens en 160 g CO₂/km voor benzinewagens mogen uitstoten⁶.
- Het 'schone voertuigen'-besluit van 28 mei 2009 dat aan verschillende Brusselse openbare instanties de naleving van een minimale ecoscore bij de aankoop van nieuwe voertuigen oplegt⁷.

Onderstaande tabel toont dat 38% van de vestigingen al maatregelen hadden genomen om de uitstoot van hun wagenpark te verbeteren bij het indienen van het actieplan. Die bedrijven bezitten

⁵ Programmawet van 27 april 2007, hoofdstuk 2, sectie 2, artikel 84. Raadpleegbaar op [deze link](#).

⁶ Omzendbrief 307quater van 3 mei 2004 - Aanschaffen van personenvoertuigen die bestemd zijn voor de staatsdiensten en voor de instellingen van openbaar nut.

⁷ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 mei 2009 betreffende de invoering van schone voertuigen in het wagenpark van de gewestelijke instanties. (B.S. van 18/06/2009).



67% van de dienstvoertuigen en 56% van de bedrijfswagens. Anders gezegd: de bedrijven die over een aanzienlijk wagenpark beschikken, houden meer rekening met de problematiek van de vervuiling en de uitstoot van CO₂. Dat is een positief gegeven.

Tabel 14. Aantal plannen en voertuigen dat het voorwerp uitmaakt van 'schone voertuigen'-maatregelen

"Schone voertuigen"	Aantal plannen	Dienstvoertuigen	Bedrijfswagens
Bestaand	38%	67%	56%
Gepland	18%	12%	18%
Niet gepland	44%	21%	26%
Totaal aantal	206	4.236	16.676

6.4.5. Opleiding milieuvriendelijk rijden

De keuze van voertuig is belangrijk om de uitstoot van het wagenpark te verkleinen. Anderzijds kan men ook iets doen aan het rijgedrag van de bestuurders zelf door hen opleidingen 'milieuvriendelijker rijden' te laten volgen. 13 % van de ondernemingen doet dit al en 11 % heeft de invoering hiervan in hun actieplan voorzien.

6.5. HET OPENBAAR VERVOER

6.5.1. Inrichting van een eigen verbinding

Bij de pendelbusjes van de ondernemingen is er geen noemenswaardige stijging te merken. In fase 1 werden ze ingelegd door 16 % van de instellingen en in fase 2 steeg dit percentage tot 18 %. Deze maatregel wordt bovendien slechts voorzien door één bijkomende instelling.

Zoals we hadden kunnen verwachten, is de inrichting van een eigen verbinding sterker ontwikkeld in zones die minder goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Tabel 15. Inrichting van een eigen verbinding per bereikbaarheidszone

Bereikbaarheid OV	Aantal plannen	Bestaand	Gepland	Niet gepland
Uitstekend	59	12%	0%	88%
Heel goed	46	11%	2%	87%
Goed	38	24%	0%	76%
Gewoon	63	27%	0%	73%

6.6. DE FIETS

6.6.1. Fietsenstalling

Tijdens de diagnose van fase 1 bleken fietsenstallingen al erg verspreid: 77 % van de vestigingen verklaarden er een te hebben. In fase 2 is dit percentage gestegen tot 84 %. Dit maakt van deze maatregel de meest genomen maatregel in het kader van de bedrijfsvervoerplannen. Voorts dient hierbij opgemerkt dat 30 % van deze instellingen hun bestaande fietsenstalling in het kader van hun actieplan ook verbeterde (vergroting, beveiliging, ...).

Van de 16 % instellingen die nog niet over een fietsenstalling beschikte bij de opmaak van hun actieplan, plande 9 % de inrichting ervan.

6.6.2. Kleedkamers en douches

Een grote meerderheid van de instellingen beschikt over kleedkamers en douches die door fietsers gebruikt kunnen worden (76 %). Bovendien voorziet nog eens 13 % de inrichting ervan.

6.6.3. Verbetering van de fietsinfrastructuur rond de vestiging

Deze maatregel werd getroffen in 23 % van de instellingen en werd nog eens door 9 % voorzien.

6.6.4. Opleiding over het fietsen in de stad

Van deze maatregel werd aanvankelijk vrij weinig gebruikgemaakt (6 % van de instellingen). Daar lijkt echter verandering in te komen, omdat 15 % de invoering ervan voorziet.



6.7. CARPOOLING

6.7.1. Carpooldatabank

Dit omvat zowel interne als externe databanken (Taxistop/Carpoolplaza). In fase 1 was deze maatregel slechts bij 7 % van de instellingen geïmplementeerd. Sindsdien kende hij echter een sterke stijging aangezien 21 % van de instellingen hem intussen genomen heeft in fase 2. Bovendien is hij nog eens door 19 % in actieplannen voorzien.

Tussen de diverse activiteitssectoren bestaan er wel vrij uitgesproken verschillen. Zo kende deze maatregel het meeste succes in de bank- en verzekeringssector. Hun aanzienlijke omvang vormt dan ook een troef om aan carpooling te doen (er zijn dan immers meer mogelijkheden om een partner te vinden).

Qua ligging zijn er dan weer geen opvallende verschillen. Niettemin wordt de maatregel iets meer toegepast en gepland in zones die minder goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Tabel 16. Carpooldatabank per activiteitssector en bereikbaarheidszone

Activiteitssector	Aantal plannen	Bestaand	Gepland	Niet gepland
B1	37	22%	16%	62%
AFED	34	3%	21%	76%
B3	28	50%	11%	39%
Z	23	22%	17%	61%
AGEM	15	13%	33%	53%
AEUR	10	0%	0%	100%
E	7	43%	14%	43%
ABRU	6	50%	17%	33%
Andere	46	17%	28%	54%
Bereikbaarheid OV	Aantal plannen	Bestaand	Gepland	Niet gepland
Uitstekend	59	20%	10%	69%
Heel goed	46	17%	20%	63%
Goed	38	24%	26%	50%
Gewoon	63	24%	24%	52%

6.7.2. Aan carpoolers voorbehouden parkeerplaatsen

Deze maatregel was door 12 % van de ondernemingen in fase 1 genomen. Dat percentage steeg tot 17 % in fase 2. Nog eens 12 % van de actieplannen voorziet de invoering ervan. Het is dus een maatregel die een aanzienlijke evolutie kende in het kader van fase 2.



7. DOELSTELLINGEN INZAKE MODAL SHIFT

Aan de ondernemingen werd ook gevraagd om doelstellingen te formuleren inzake verandering van vervoerswijze, m.a.w. de modal shift. Ze dienden die voor elke vervoermodus te bepalen. Slechts 121 ondernemingen maakten deze oefening. Samen zijn ze goed voor 104.662 werknemers.

Onderstaande tabel toont bij (1) de verdeling van de vervoerwijzen van de 121 ondernemingen in fase 1 en dat zowel globaal (Brussels Hoofdstedelijk Gewest), als per bereikbaarheidszone. Bij (2) worden hun doelstellingen weergegeven. Deel (3) is het verschil tussen (2) en (1), of dus de modal shift.

Globaal gezien plannen deze ondernemingen een daling met 8,3 % van het gebruik van de wagen. Dat zou het aandeel van de wagen in de woon-werkverplaatsingen terugbrengen tot 35 %. De overstap zou gebeuren naar de trein (+ 3,1 %), het stedelijk openbaar vervoer (+ 2,9 %), de fiets (+ 1,4 %) en het carpoolen (+ 1,3 %).

De vooropgestelde daling van het gebruik van de wagen is groter in de perifere bereikbaarheidszones ('Gewoon' en 'Goed') dan in de zones die heel goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer ('Heel goed' en 'Uitstekend'). De ondernemingen zijn dus van mening dat het potentieel inzake modal shift van de wagen naar alternatieve vervoerwijzen kleiner is in de zones waar de resultaten al beter zijn. Dit zou m.a.w. de huidige verschillen tussen de verschillende bereikbaarheidszones verkleinen.

De vooropgestelde overstap naar carpooling is het grootst (2,7 %) in de zone die het minst goed bereikbaar is met het openbaar vervoer ('Gewoon'). Toch is het het openbaar vervoer dat het meeste automobilisten in deze zone zou moeten aantrekken: De voorziene stijgingen zijn er 4 % voor de trein en 3,1 % voor het stedelijk openbaar vervoer.

De voorziene overstap naar carpooling is eveneens belangrijk in de zone die het beste bereikbaar is met het openbaar vervoer ('Uitstekend'). Daar bedraagt deze 1,2 %, d.w.z. een kwart van de voorziene daling van het aandeel van het autosolisme in deze zone.

De overstap naar de fiets is minder groot in de meest centraal gelegen zone, waar de instellingen veeleer op een ontwikkeling van de trein (+ 3,3 %) en het carpoolen mikken (+ 1,2 %). De verklaring hiervoor moet gezocht worden bij de grote woon-werkafstanden die kenmerkend zijn voor de werknemers in deze wijken.

De instellingen die zich in de zone met een 'heel goede' bereikbaarheid met het openbaar vervoer bevinden, mikken ten slotte veeleer op de ontwikkeling van de vervoersmodi voor korte afstanden: het stedelijk openbaar vervoer (+ 4,2 %) en de fiets (+ 2 %). Ook hier moet de hoofdverklaring gezocht worden bij de woonplaats van de betrokken werknemers: De 'Brusselaars' zijn namelijk oververtegenwoordigd bij de werknemers van deze zone, een situatie die sterk beïnvloed wordt door de aanwezigheid van de Europese instellingen in deze wijken.

Tabel 17. Doelstellingen inzake modal shift per bereikbaarheidszone

	Bereikbaarheid OV	Auto	Carpool	Trein	SOV	Pendelbus	Fiets	Moto	Te voet	Aantal werknemers
(1) Verdeling vervoersmodi in fase 1	Uitstekend	29,9%	1,6%	47,8%	16,6%	0,1%	1,2%	1,4%	1,4%	36.108
	Heel goed	39,5%	1,7%	25,7%	19,4%	0,5%	2,7%	1,5%	9,0%	31.453
	Goed	53,3%	4,1%	18,3%	15,4%	0,0%	1,3%	1,7%	5,9%	13.026
	Gewoon	61,4%	2,8%	17,0%	11,6%	0,5%	2,0%	1,9%	2,8%	24.075
	BHG	43,4%	2,2%	29,4%	16,3%	0,3%	1,9%	1,6%	4,9%	104.662
(2) Doelstelling verdeling vervoersmodi	Uitstekend	25,2%	2,8%	51,1%	16,8%	0,0%	1,6%	1,1%	1,4%	36.108
	Heel goed	31,9%	2,5%	27,1%	23,5%	0,1%	4,7%	1,4%	8,8%	31.453
	Goed	40,4%	4,7%	23,8%	21,2%	0,1%	2,8%	1,0%	5,9%	13.026
	Gewoon	49,7%	5,5%	20,9%	14,7%	0,3%	3,6%	1,6%	3,6%	24.075
	BHG	35,0%	3,6%	32,5%	19,2%	0,1%	3,3%	1,3%	5,0%	104.662
(3) Modal shift	Uitstekend	-4,8%	1,2%	3,3%	0,1%	-0,1%	0,4%	-0,3%	0,0%	36.108
	Heel goed	-7,6%	0,8%	1,4%	4,2%	-0,5%	2,0%	-0,1%	-0,2%	31.453
	Goed	-12,9%	0,6%	5,5%	5,8%	0,1%	1,5%	-0,7%	0,0%	13.026
	Gewoon	-11,7%	2,7%	4,0%	3,1%	-0,2%	1,6%	-0,3%	0,8%	24.075
	BHG	-8,3%	1,3%	3,1%	2,9%	-0,2%	1,4%	-0,3%	0,1%	104.662



8. CONCLUSIE

Dankzij de analyse van de 206 actieplannen hebben we een beter beeld van de maatregelen die de ondernemingen nemen om de mobiliteit van hun werknemers duurzamer te maken.

Opmars van mobiliteitsmanagement in bedrijven

We stellen vast dat de bedrijven tussen het indienen van fase 1 en 2 van het vervoerplan al extra maatregelen hebben geïmplementeerd. Tot de meest voorkomende maatregelen in fase 2 behoren:

- Diverse voorzieningen voor fietsers (fietsenstalling, douches, kleedkamers)
- De fietsvergoeding
- De verstrekking van informatie aan de werknemers (hoofdzakelijk via het intranet).
- Een multimodaal bereikbaarheidsplan
- De terugbetaling van 100 % van de vervoerkosten van het openbaar vervoer
- Een mobiliteitscoördinator

De ondernemingen planden ook bijkomende maatregelen in hun actieplan. De meest geplande zijn:

- De verstrekking van informatie over de verschillende vervoermodi
- De invoering van/aansluiting bij een carpooldatabank
- De opstelling van een multimodaal bereikbaarheidsplan
- Het rekening houden met milieucriteria bij de keuze van voertuigen ('schone' wagens)
- De organisatie van een opleiding over het fietsen in de stad

We zien dus dat de meeste al sterk ontwikkelde maatregelen hun opmars zullen voortzetten. Een verhoging van de terugbetaling van de kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer maakt daarentegen geen deel uit van de meest door de ondernemingen overwogen maatregelen, omdat dit een complexer onderhandelingsproces vereist, dat vaak op sectoraal niveau gevoerd wordt.

Invloed van de grootte van de onderneming

Over het algemeen geldt dat, hoe groter een onderneming, hoe meer maatregelen ze neemt. Dat is erg duidelijk voor bepaalde types van maatregelen: de aanstelling van een mobiliteitscoördinator, de informatie voor werknemers, de aankoop van dienstfietsen en het promoten van carpooling.

Invloed van de bereikbaarheid van de onderneming met het openbaar vervoer

De locatie van een onderneming blijkt geen invloed te hebben op de neiging van een onderneming om veel of weinig maatregelen te nemen. Het heeft wel een impact op het type van maatregelen dat genomen wordt. Zo blijkt een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer bevorderlijk voor maatregelen als een pool van dienstwagens, 100% terugbetaling van het openbaar vervoer en het betalend parkeren voor werknemers. Een slechtere bereikbaarheid zal daarentegen de invoering van een eigen pendelbus en het verstrekken van informatie over carpooling in de hand werken.

Tendensen per activiteitssector

Er blijken vaak opmerkelijke verschillen te bestaan tussen de verschillende activiteitssectoren. Zo beschikt 73% van de gemeentelijke en 50% van de Europese instellingen over dienstfietsen, terwijl dit maar 16 % bedraagt bij de privébureaus en 0% bij de banken en verzekeringsmaatschappijen.

Ambitieuze doelstellingen

Ten slotte hebben we berekend dat de ondernemingen die zich doelstellingen vooropgesteld hebben, gemiddeld een vermindering van het autosolisme beogen van 8%. Dit heeft de verdienste dat het ambitieus is, maar is tegelijk ook iets wat ongetwijfeld nog heel wat inspanningen zal vergen. Hoewel de actieplannen steeds meer 'honing'-maatregelen bevatten, wordt de invoering van 'stok'-maatregelen immers maar erg weinig overwogen (bv. het betalend parkeren).

De resultaten van de federale diagnostiek inzake woon werkverplaatsingen van 2008 van de FOD Mobiliteit en Vervoer (http://www.mobilit.fgov.be/data/mobil/RapportWWV_2008n.pdf) tonen echter dat we goed op weg zijn: het aandeel van het autosolisme daalde bij de BVP-bedrijven met 4,8% tussen 2005 en 2008. Deze daling is meer uitgesproken dan bij de Brusselse bedrijven tussen 100 en 200 werknemers (-2,3%), die momenteel nog niet verplicht zijn een vervoerplan op te stellen. De daling is ook sterker in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dan in Wallonië (-2,7%) en Vlaanderen (-0,5%).



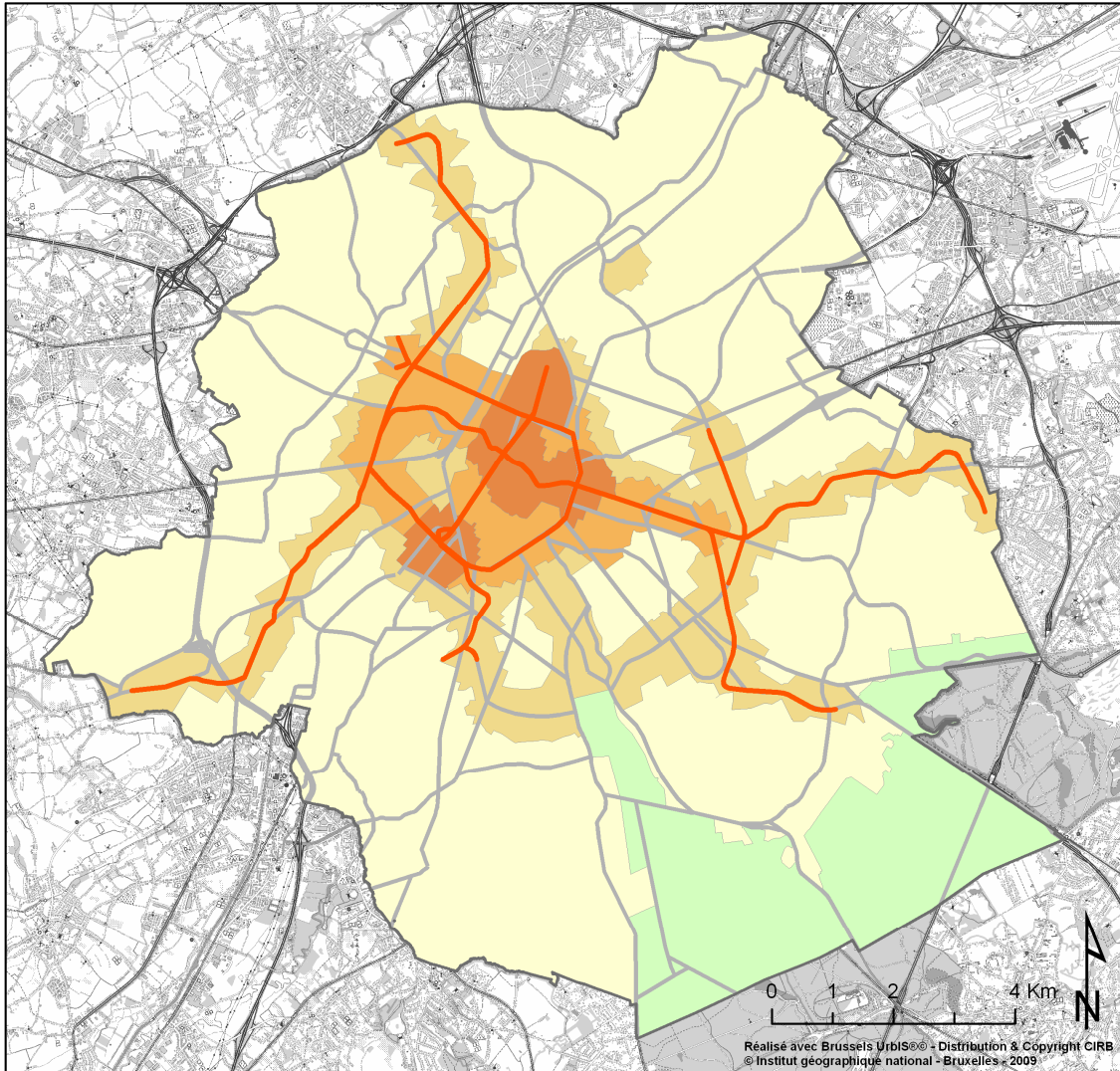
AFKORTINGEN

'BVP-onderneming' Een onderneming die een bedrijfsvervoerplan indiende in het kader van het besluit van 5 februari 2004 betreffende de toepassing van een vervoerplan op privaat- of publiekrechtelijke instellingen die op dezelfde plaats meer dan tweehonderd werknemers tewerkstellen.

cao	Collectieve Arbeidsovereenkomst
F1	Fase 1 (Diagnose)
F2	Fase 2 (Actieplan)
BVP	Bedrijfsvervoerplan
GewOP	Gewestelijk Ontwikkelingsplan
BHG	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
GEN	Gewestelijk Expresnet
GSV	Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening
MIVB	Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OV	Openbaar vervoer
SOV	Stedelijk openbaar vervoer (bus, tram en metro)



BEREIKBAARHEIDZONES MET HET OPENBAAR VERVOER



Accessibilité en transports en commun

- Uitstekend
 - Heel goed
 - Goed
 - Gewoon
 - Zoniënwoud
- Metrolijn
 - Grote wegen assen

