

# Bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Balans van de situatie in 2014

#### **Redactie en berekeningen**

Etienne Doyen (Traject)

#### **Projectteam**

Grégory Falisse (Traject)  
Guillaume Servonnat (Espaces-Mobilités)  
Simon Dehouck (Leefmilieu Brussel)  
Sarah Hollander (Leefmilieu Brussel)  
Gaston Bastin (Leefmilieu Brussel)

#### **Grafisch design en infographics**

Françoise Walthéry (rougeindigo.be)

#### **Foto's**

Y. Glavie (Leefmilieu Brussel)  
Françoise Walthéry (cover, blz. 85)

#### **Vertaling**

Bureau Lefebvre

#### **Drukwerk**

IPM printing



#### **Verantwoordelijke uitgevers**

Leefmilieu Brussel  
Fr. Fontaine en B. Dewulf  
Havenlaan 86C/3000 - 1000 Brussel

Brussel Mobiliteit  
Camille Thiry  
Vooruitgangstraat 80 - 1035 Brussel

Bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
Balans van de situatie in 2014

**D/5762/2016/11**

Brussel, december 2016

The background features a stylized, abstract graphic design. On the left, a series of vertical white poles with circular tops recede into the distance, creating a sense of perspective. The ground is composed of various geometric shapes in shades of blue, purple, and green, suggesting a cityscape or a road layout. The overall aesthetic is clean and modern.

# Bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Balans van de situatie in 2014



# Inhoudsopgave

<b>De hoofdpunten in het kort</b>	<b>6</b>
<b>De hoofdpunten in beeld</b>	<b>8</b>
<b>Inleiding</b>	<b>11</b>
<b>BALANS VAN DE BVP'S 2014</b>	<b>13</b>
<hr/>	
<b>1. De BVP-verplichting</b>	<b>15</b>
1.1 Historiek	15
1.2 De BVP-verplichting 2014	16
1.3 Steekproef	17
1.4 Interpretatie van de resultaten	18
<b>2. De Brusselse context</b>	<b>19</b>
2.1 Een werkgelegenheidsgebied, verschillende statistieken	19
2.2 Vervoersvraag	19
2.3 Vervoersaanbod	22
<b>3. De bedrijven</b>	<b>27</b>
3.1 Grootte	27
3.2 Locatie	27
3.3 Woonplaats van de werknemers	30
3.4 De activiteitensectoren	32
<b>4. Het woon-werkverkeer</b>	<b>35</b>
4.1 Modale verdeling	35
4.2 Modale verdeling volgens de bereikbaarheid van de bedrijven	39
4.3 Modale verdeling volgens de woonplaats van de werknemers	40
4.4 Modale verdeling volgens activiteitensector	42
<b>5. De beroepsverplaatsingen</b>	<b>45</b>
<b>6. De bezoekers</b>	<b>49</b>

<b>7. Parkeergelegenheid, bedrijfswagens, werktijden</b>	<b>53</b>
7.1 Parking voor wagens	53
7.2 Fietsenstalling	56
7.3 Bedrijfswagens	57
7.4 Werktijden	60
<b>8. Het telewerk</b>	<b>61</b>
<b>9. Door de bedrijven ingevoerde mobiliteitsmaatregelen</b>	<b>63</b>
9.1 Aantal ingevoerde maatregelen	63
9.2 Maatregelen per vervoerswijze	64
9.3 Mobiliteitsmaatregelen volgens de grootte van het bedrijf	70
9.4 Algemene trends met betrekking tot de maatregelen	70
<b>10. Impact van de bedrijfsvervoerplannen</b>	<b>75</b>
10.1 Impact van de BVP's in het buitenland	75
10.2 Impact van de BVP's in Brussel	76
<b>11. Naar 2017: de doelstellingen van de bedrijven</b>	<b>79</b>
<b>12. Vooruitzichten</b>	<b>83</b>
12.1 Beheersing van de vraag	83
12.2 Overdracht van het gebruik van de auto op de alternatieve vervoerswijzen	83
12.3 Verbetering van de milieuprestaties	84
<b>BIJLAGEN</b>	<b>85</b>
<b>Woordenlijst</b>	<b>86</b>
<b>Noten</b>	<b>87</b>
<b>Lijst van de figuren</b>	<b>88</b>
<b>Aanvullende tabellen</b>	<b>90</b>

# VERTREK

UUR	BESTEMMING	AARD	SPOOR	OPM.	HEURE	DESTINATION	NATURE	VOIE	REM.
15:55	Bru Airport	IC	3		16:01	Mons Saint-Ghislain	P	8	
15:56	Band-S1-P Ostende	IC	2	+OH06	16:02	Denderleeuw Zottegem	53	4	
15:57	Kel Braine-la-Ci	52	4		16:04	Louvain	52	3	
15:58	Bruxelles-Midi	IC	6		16:04	Rerschot Tongres	P	1	+OH07
15:59	Jette Alost	S10	1		16:05	Rih Tournai	IC	4	
16:00	Liege-Bullii Eupen	IC	3		16:06	Nivelles Charleroi-Sud	IC	6	
16:00	Tour Taxis Tereonda	S10	2		16:07	Neuur Liege-Palais	IC	3	
16:00	Malines Anvers-Central	IC	5	+OH10	16:07	Louvain Liege-Bullii	P	***	
						Suppliee			
					16:08	Malines Anvers-Central	S1	5	
					16:08	Band-S1-P Poperinge	P	2	
					16:09	Enghien Brassant	58	6	
					16:10	Bru Airport	IC	1	
					16:11	Alost Band-S1-P	IC	2	

Loket  
Guichet 1-4

Koop hier je billet:

Achetez ici votre billet:



# DEPART

UUR	BESTEMMING	AARD	SPOOR	OPM.	HEURE	DESTINATION	MATURE	VOIE	REM.
18:11	Bruxelles-Midi	IC	4		18:22	Berlijn-Sp	P	2	
18:12	Nivelles Charleroi-Sud	P	6		18:23	Brussel-Zuid	IC	4	
18:13	Nesur Arlon	P	3		18:23	Ottignies Louvain-la-M	SB	3	
18:13	Jette Alost	SID	1		18:24	Le Louviere-C Binche	IC	6	
18:14	Zottegem Courtrai	P	4		18:24	Mechelen Antwerpen-C	IC	5	
18:16	Louvain Senk	IC	3		18:24	Luik-Bulll Mezml	P	1	
18:18	Band-Sl-P Bruges	IC	2		18:25	Bent-Sl-P Kortrijk	IC	2	
18:17	Schaerbeek	SB	5		18:28	Halle s-Gravenbrakel	SB	4	
18:17	Mons Dulevrain	IC	4		18:28	Bru Airport	IC	3	
18:18	Nivelles	SI	6		18:29	Brussel-Zuid	IC	6	
18:18	Bru Airport Landen	IC	1		18:29	Jette Gendewaende	P	1	
18:19	Zottegem Rudenarde	SB	2		18:30	Bergen Guevy	P	2	
18:21	Tereonde Saint-Nicolas	IC	1		18:31	Luik-Bulll Welkenraedt	IC	3	
18:21	Tournal Mouscron	P	6		18:31	Antwerpen-C Essen	IC	5	

Loket  
Gulchet **5-7**

Hier helpen wij  
u graag met:

- NSB
- vervoersaanbieder
- vervoerswet

Nous vous aidons  
avec plaisir pour:



# De hoofdpunten in het kort

**1 DE BVP-VERPLICHTING** p. 13

Mobiliteitsmanagement is een Europese trend die zich in de afgelopen 30 jaar heeft ontwikkeld. Door zich toe te leggen op de vervoersvraag kunnen de infrastructuren worden geoptimaliseerd, een duurzame mobiliteit worden gewaarborgd en de negatieve externe factoren van deze mobiliteit worden beperkt. In Brussel moeten de bedrijven sinds 2004 een Bedrijfsvervoerplan (BVP) opstellen.

**2 DE BRUSSELSE CONTEXT** p. 17

In correlatie met de groei van de bevolking en de ontwikkeling van de werkgelegenheid, tekent Brussel een groeiende vervoersvraag op, waardoor het vervoerssysteem onder meer druk komt te staan. Overigens is het openbaarvervoersaanbod licht verbeterd, vooral wat de trams betreft. Het NMBS-aanbod is in de periode 2011-2014 nagenoeg onveranderd gebleven. De fietsinfrastructuren hebben zich geleidelijk aan uitgebreid. Deze trends wijst op het belang van de maatregelen die op niveau van het mobiliteitsmanagement moeten worden genomen om de vraag onder controle te krijgen.

**3 DE BEDRIJVEN** p. 25

De BVP-plichtige bedrijven hebben zeer uiteenlopende profielen in termen van activiteitensector, grootte, locatie en woonplaats van hun werknemers, alsook specifieke mobiliteitsbehoeften en -beperkingen. Hun bereikbaarheid vertoont eveneens grote onderlinge verschillen. Twee derde van de Brusselse werknemers is afkomstig van buiten het Gewest.

**4 HET WOON-WERKVERKEER** p. 33

De door de werknemers gebruikte vervoerswijzen blijven een positieve evolutie optekenen: het aandeel van de auto daalt, terwijl het aandeel van de trein, het stedelijk openbaar vervoer, de fiets en de verplaatsingen te voet stijgt. De bedrijfslocatie, de woonplaats van de werknemers en de activiteitensector zijn bepalend voor de keuze van de vervoerswijze.

**5 DE BEROEPSVERPLAATSINGEN** p. 43

Het aantal beroepsverplaatsingen ligt vier keer lager dan de woon-werkverplaatsingen. Deze verplaatsingen houden direct verband met de bedrijfsactiviteit.

**6 DE BEZOEKERS** p. 47

Er zijn bijna evenveel verplaatsingen van bezoekers als woon-werkverplaatsingen. Net zoals de beroepsverplaatsingen zijn deze verplaatsingen rechtstreeks gelinkt aan de bedrijfsactiviteit.





## 7 **PARKEERGELEGENHEID, BEDRIJFSWAGENS, WERKTIJDEN** p. 51

Parkeergelegenheid, bedrijfswagens en werktijden beïnvloeden de modale verdeling en variëren afhankelijk van de bedrijfsactiviteit. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen is nagenoeg onveranderd gebleven, terwijl het aantal bedrijfswagens is gestegen (+13% in 3 jaar). Deze stijging is echter niet altijd synoniem met een stijging van het modale aandeel van de auto.

## 8 **HET TELEWERK** p. 61

Telewerk betreft één op de tien werknemers en is in volle ontwikkeling. In 3 jaar is het aantal telewerkers verdrievoudigd. Telewerk betreft hoofdzakelijk bedrijven die kantoorwerk verrichten.

## 9 **DOOR DE BEDRIJVEN INGEVOERDE MOBILITEITSMATREGELEN** p. 63

In 3 jaar is het aantal door de bedrijven ingevoerde maatregelen gestegen. Sommige traditionele maatregelen (fietsenstalling, terugbetaling van de kosten van het openbaar vervoer) zijn weinig veranderd, terwijl aanvullende maatregelen (stimulering van het openbaar vervoer voor beroepsverplaatsingen, fietsopleidingen) een stijgende trend optekenen. Hieruit blijken de effecten van een continue verbetering door de BVP-plichtige bedrijven.

## 10 **IMPACT VAN DE BEDRIJFSVERVOERPLANNEN** p. 75

De impact van de BVP's, gemeten in een aantal landen, is positief: daling van 20% van het aandeel van de auto. Brussel bevestigt deze trend: de sinds 2004 BVP-plichtige bedrijven hebben hun aandeel van de auto met 21% zien dalen. Deze modale verschuiving is groter dan voor Brusselse bedrijven in hun geheel, die niet allen BVP-plichtig zijn.

## 11 **NAAR 2017: DE DOELSTELLINGEN VAN DE BEDRIJVEN** p. 79

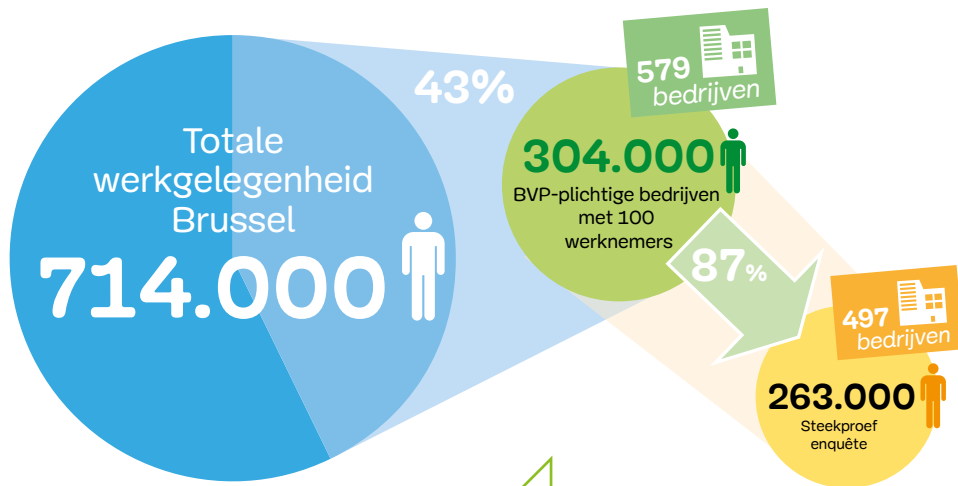
De bedrijven hebben hun nagestreefde doelstellingen gedeeltelijk bereikt, namelijk het aandeel van de auto te doen dalen ten gunste van de alternatieve vervoerswijzen. Voor 2017 werden ambitieuze nieuwe doelstellingen bepaald.

## 12 **VOORUITZICHTEN** p. 83

De resultaten zijn positief: in 8 jaar is het aandeel van de auto met 21% gedaald. Deze trend zal zich voortzetten, rekening houdend met de nieuwe verbintenissen van de bedrijven. De vooruitzichten van de BVP's schillen in de beheersing van de vraag, de verschuiving naar alternatieve vervoerswijzen voor de auto en de verbeterde milieu-prestaties van de voertuigen.



# De hoofdpunten in beeld



De gegevens van het rapport betreffen **263.000 werknemers** tewerkgesteld in **500 bedrijven** met meer dan **100 werknemers**.

[ p. 17 ]

De bedrijfsvervoerplannen hebben grotendeels betrekking op pendelaars. Gemiddeld woont de werknemer **op 25 km van het bedrijf**.

[ p. 30 ]

Gemiddelde woon-werkafstand

**25 km**



De bedrijven stellen hun werknemers **19.300 fietsparkeerplaatsen** ter beschikking. Dit is een verplichte maatregel van het vervoerplan. **In 3 jaar** is dit aantal met **25% gestegen**.

[ p. 56 ]

**19.300**

Fietsparkeerplaatsen



**0,07**

Fietsparkeerplaatsen /werknemer

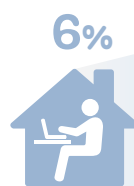


Telewerk tekent een stijging op en betreft **42.000 werknemers**, of **16% van het totaal**.

[ p. 51 ]

**42.000**  
telewerkers

**16%**



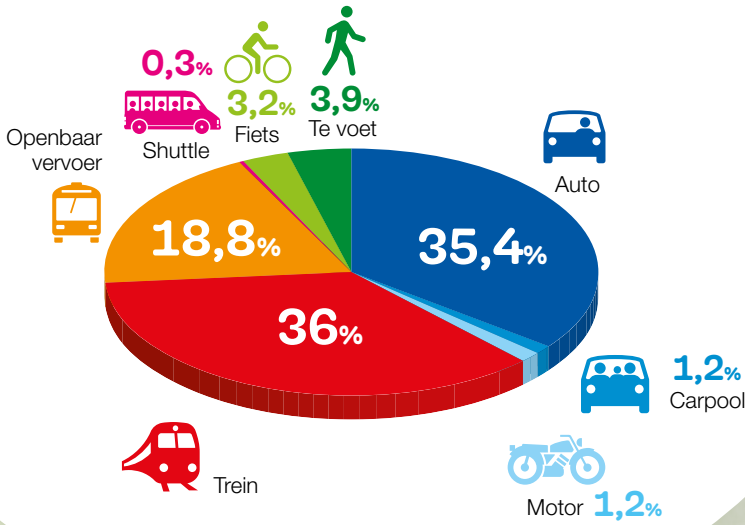
2011



2014

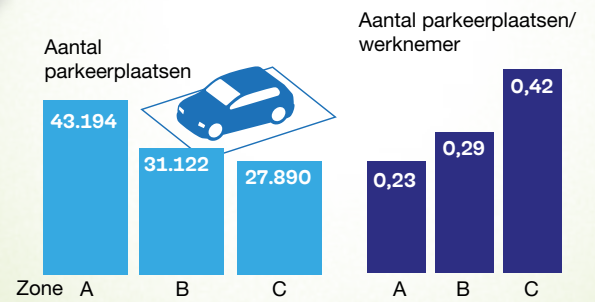
**De trein** is de vervoerswijze die het meest gebruikt wordt om naar het werk te gaan, op de voet gevolgd door de auto. Sinds 2006 is het aandeel van **de auto met 20% gedaald**, ten voordele van het openbaar vervoer en de fiets.

[ p. 36 ]



De bedrijven stellen **3 parkeerplaatsen per 10 werknemers** ter beschikking. Voor de sites die zeer goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer (zone A), ligt dit aandeel lager.

[ p. 54 ]

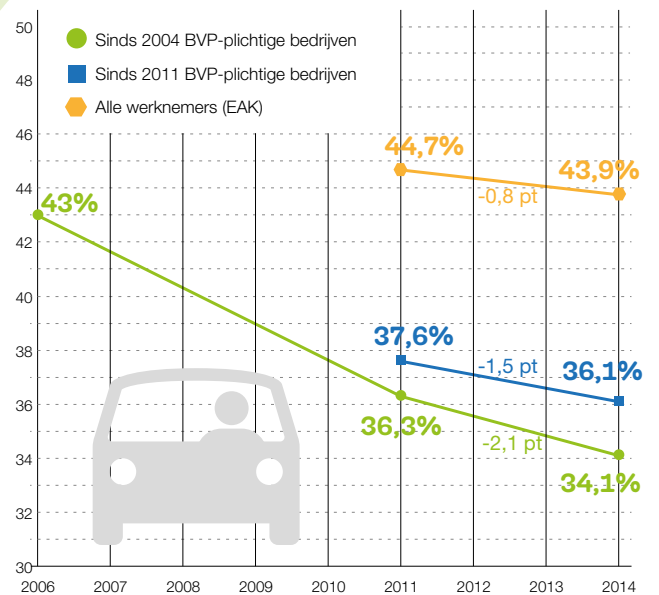
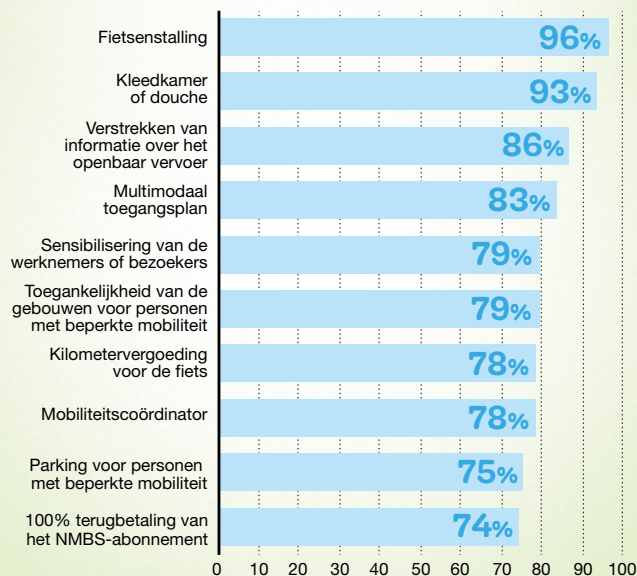


De bedrijven voeren steeds meer **maatregelen** in om hun mobiliteit te verbeteren.

De maatregelen die het sterkst stijgen, zijn:

- ▶ de mobiliteitscoördinator,
- ▶ het mobiliteitsbudget,
- ▶ de fietsopleidingen,
- ▶ de maatregelen ten gunste van Personen met Beperkte Mobiliteit.

[ p. 63 ]



[ p. 77 ]

In de bedrijven met een bedrijfsvervoerplan **daalt het gebruik van de auto** sterker dan in de Brusselse bedrijven in hun geheel.



2



3



4



Schuman



MN

St. Josse - St.

# Inleiding

Dit rapport stelt de balans op van de gegevens verzameld in 2014 in het kader van de verplichting van de Bedrijfsvervoerplannen (BVP) in Brussel.

De bedrijven (inclusief overheidsinstellingen) die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) op dezelfde site effectief meer dan 100 werknemers tewerkstellen, moeten verplicht een BVP opstellen. Deze bedrijven moeten om de drie jaar een diagnose van hun verplaatsingen alsook een actieplan opstellen. Het BVP betreft de woon-werkverplaatsingen, maar ook de beroepsverplaatsingen en de verplaatsingen van de bezoekers.

De gegevens brengen de mobiliteit in kaart van de bedrijven met meer dan 100 werknemers gevestigd in het Brussels Gewest. Zij wijzen op de vele acties die deze bedrijven invoeren en op de resultaten ervan.

Dit rapport richt zich tot verschillende doelgroepen:

- ▶ De bedrijven en overheidsinstellingen, al dan niet onderworpen aan de BVP-verplichting
- ▶ De overheden bevoegd voor mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en economie
- ▶ De sociale partners
- ▶ De studiebureaus, universitaire instituten en andere mobiliteitsdeskundigen

Dit rapport ligt in het verlengde van de BVP-rapporten van 2006 en 2011 uitgevoerd door Leefmilieu Brussel. Sommige analyses van het nieuwe rapport werden in deze vorige rapporten al uitvoerig behandeld. De federale diagnostiek van het woon-werkverkeer 2014 was eveneens een nuttige informatiebron voor de vergelijkingen tussen de Belgische bedrijven.



Figuur 1: De BVP-rapporten 2006 en 2011 en de federale diagnostiek 2014



la Gare (B)  
het Station

**BRUXELLES-SCHUMAN**



la Gare (B)  
het Station

**BRUSSEL-SCHUMAN**



la Gare (B)  
het Station

**BRUXELLES-SCHUMAN**



la Gare (R)  
het Station

BRUSSEL-SCHUMAN

## Balans van de BVP's 2014







# 1. De BVP-verplichting

Dit hoofdstuk beschrijft de historiek van de BVP-verplichting, haar statuut in 2014 en de steekproef van de enquête. Het geeft ook een aantal aandachtspunten mee voor de interpretatie van de resultaten.

## 1.1 HISTORIEK

De BVP's behoren tot de invloedssfeer van het mobiliteitsmanagement. Deze benadering is, onder de naam Transport Demand Management, eind jaren '80 vanuit de Verenigde Staten overgewaaid naar Nederland. Vervolgens heeft die zich tot de rest van Europe uitgebreid<sup>1</sup>.

Mobiliteitsmanagement beoogt de vervoersvraag (gebruikers) parallel aan het vervoersaanbod te beïnvloeden. Deze benadering is voordelig gebleken en heeft een optimaal gebruik van het bestaande vervoersaanbod tegen minimale kosten mogelijk gemaakt.

In de Verenigde Staten ging de voorkeur al uit naar de regelmatige verplaatsingen die gemakkelijker te beïnvloeden zijn. Zo spitst deze benadering zich toe op het woon-werkverkeer waarbij de bedrijven de belangrijkste actoren zijn om het gedrag van de pendelaars te beïnvloeden<sup>2</sup>.

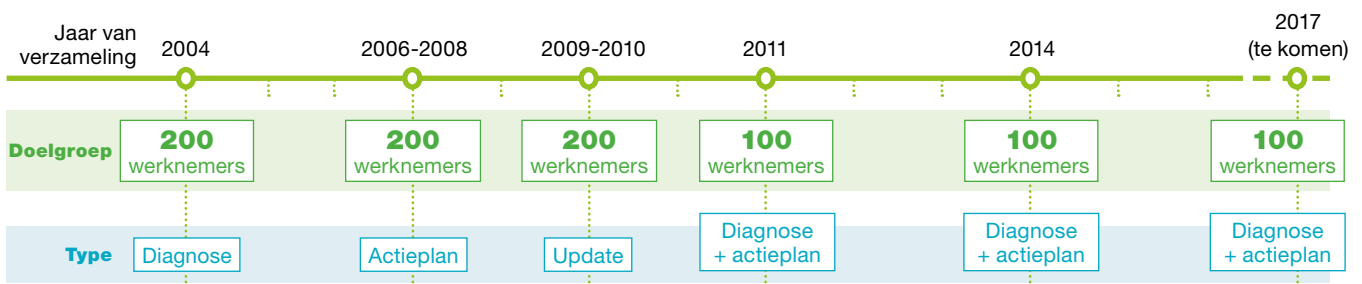
In België hebben de drie Gewesten vanaf de jaren '90 de benadering via pilootprojecten in een beperkt aantal instellingen en bedrijven geleidelijk aan ingevoerd. Daarnaast hadden sommige bedrijven eveneens initiatieven gelanceerd. In de helft van de jaren 2000 hebben deze reflecties geleid tot de invoering van een wettelijk kader dat de bedrijven heeft verplicht hun mobiliteit te herzien.

**2004**  
Invoering van de BVP-verplichting.

**Kerngegevens**

- ▶ De BVP-verplichting behoort tot de ruimere invloedssfeer van het mobiliteitsmanagement.
- ▶ De BVP-verplichting is van toepassing op de Brusselse bedrijven met meer dan 100 werknemers.
- ▶ De verplichting werd in 2004 ingevoerd en werd in 2011 gewijzigd.
- ▶ De steekproef is samengesteld uit 263.000 werknemers die in 500 bedrijven zijn tewerkgesteld.
- ▶ Deze steekproef vertegenwoordigt 37% van de Brusselse werkgelegenheid.

Figuur 2: Evolutie van de BVP-verplichting in Brussel



De BVP's betreffen

**43%**

van de totale Brusselse werkgelegenheid.

Zo had het BHG in 2004 voor alle bedrijven die op dezelfde site meer dan 200 werknemers tewerkstellen, de verplichting ingevoerd om een BVP op te stellen. Het BVP heeft tot doel het rationeel gebruik van gemotoriseerde verplaatsingen in het Gewest te promoten en een modale verschuiving naar duurzamer vervoerswijzen te bevorderen, in een streven naar een verbetering van de luchtkwaliteit (milieuaspect) en van het verkeer (mobiliteitsaspect). Dit BVP moest in twee fasen worden opgesteld (diagnose en actieplan) en vervolgens worden geüpdatet. Alleen de werknemers die meer dan de helft van hun werktijd op een site aanwezig zijn, worden in aanmerking genomen.

Een jaar later, in 2005, heeft de federale Staat de verplichting ingevoerd om voor het woon-werkverkeer een diagnostiek op te stellen. Deze verplichting betreft de bedrijven met meer dan 100 werknemers en moet om de drie jaar worden uitgevoerd.

In 2011 heeft het BHG zijn regelgeving op één lijn gesteld met de federale verplichting. Zo werden de deadlines geharmoniseerd en de drempel van 200 tot 100 werknemers

verlaagd. Het BHG heeft eveneens 8 maatregelen van het BVP verplicht gemaakt.

De BVP-verplichting 2014 valt samen met het 10-jarig bestaan van het wettelijke kader van het BVP in Brussel en steunt, op één uitzondering na voor de overheidsinstellingen<sup>3</sup>, op dezelfde grondslag als in 2011.

## 1.2 DE BVP-VERPLICHTING 2014

De BVP-verplichting 2014 brengt de situatie in kaart van de bedrijven op 30 juni 2014.

De sites met meer dan 200 werknemers moesten hun BVP-formulier vóór 15 oktober 2014 indienen en de sites met 100 tot 200 werknemers hadden hiervoor tijd tot 15 januari 2015. In het huidige wettelijke kader betreft het de 2e golf van BVP's.

In 2014 waren 579 sites, goed voor 304.000 werknemers, aan de BVP-verplichting onderworpen. Let wel dat niet alle bedrijven met 100 werknemers aan de BVP-verplichting onderworpen zijn omdat de werknemers minstens 50% van hun werktijd op de site moeten

Figuur 3: Vergelijking van de BVP-verplichtingen in België

	Federale Overheid	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Inhoud	Diagnose	Diagnose + verplichte maatregelen + actieplan
Grootte van de sites	Meer dan <b>30 werknemers</b>	Meer dan <b>100 werknemers</b>
Tijdsinterval	Om de <b>3 jaar</b>	
Doelgroep	Bedrijven met <b>meer dan 100 werknemers</b>	

aanwezig zijn om in aanmerking te worden genomen. Dat is, bijvoorbeeld, niet het geval voor de dienstenchequebedrijven.

### 1.3 STEEKPROEF

Voor de opstelling van dit rapport werd de database afgesloten op 7 maart 2016 (536 dossiers), of 15-18 maanden na de officiële deadlines voor de indiening van de dossiers.

Om de analyse te kunnen uitvoeren, werden de ontvangen bestanden eerst opgeschoond.

De volgende dossiers werden niet in aanmerking genomen:

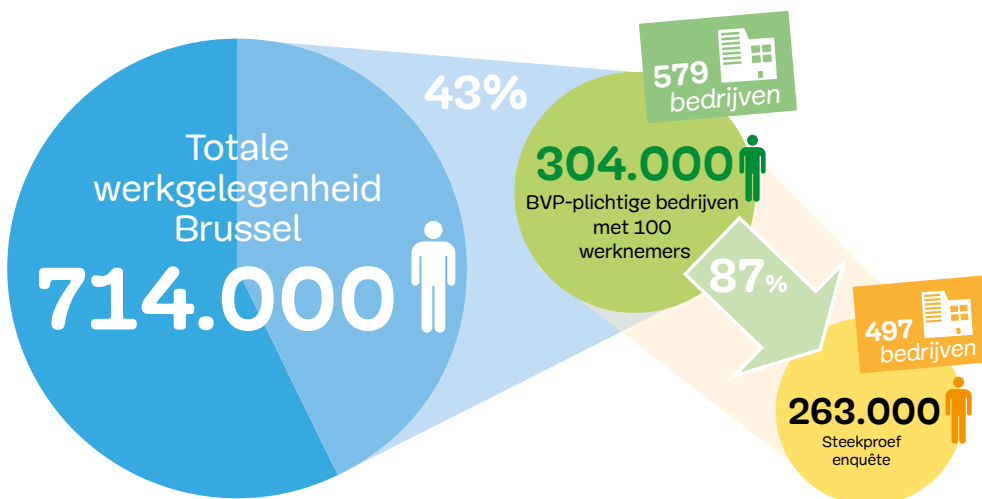
- Niet-plichtige bedrijven (met minder dan 100 werknemers per site)

- Bedrijven met een zeer onvolledige of incoherente diagnose (hoofdzakelijk wat de gegevens betreft over de modale verdeling of de woonplaats van de werknemers)

Na deze opschoning bevat de steekproef 497 sites voor een totaal van 263.000 werknemers. Figuur 4 geeft deze cijfers weer en vergelijkt ze met de totale werkgelegenheid in Brussel.

In deze steekproef hebben 386 bedrijven in 2011 eveneens een BVP ingediend met vergelijkbare gegevens (geen verhuizing). Deze bedrijven hebben aan 2 of meer BVP-verplichtingen deelgenomen. Hun gegevens zullen voor bepaalde vergelijkingen in de tijd worden gebruikt.

*Figuur 4: Representativiteit van de steekproef*



Schaal	# sites	# werknemers	Aandeel
Totale Brusselse werkgelegenheid (bron: ADSEI)	nm	714.275	100%
BVP-plichtige bedrijven met 100 werknemers (Bron: Leefmilieu Brussel)	579	303.977	43%
Dossiers ontvangen op 07/03/2016	536	287.106	40%
Steekproef enquête	497	263.425	37%

De steekproef groepeerde

**500**

bedrijven die

**263.000**

werknemers  
vertegenwoordigen.

De aldus samengestelde steekproef wordt als representatief beschouwd en vertegenwoordigt 87% van de werknemers van de BVP plichtige bedrijven en 37% van de totale Brusselse werkgelegenheid.

#### 1.4 INTERPRETATIE VAN DE RESULTATEN

Voor een goed begrip van dit rapport geven wij hierna een aantal toelichtingen over de gegevens die erin zijn voorgesteld.

- ▶ **Gegevensbron:** tenzij anders vermeld, zijn de gegevens afkomstig van de BVP-verplichting 2014 in Brussel. 497 sites (263.425 werknemers) vormen de basis van de steekproef. Een aantal analyses betreffen vergelijkbare gegevens van bedrijven tussen 2011 en 2014 (386 sites).
- ▶ **Getuigenissen:** ter aanvulling van de BVP-statistieken neemt dit rapport een aantal getuigenissen op. Deze werden verzameld tijdens een telefonische enquête uitgevoerd in juni 2016 bij 40 Brusselse bedrijven.
- ▶ **Sites - bedrijven:** de gegevens betreffen sites, d.w.z. gebouwen van eenzelfde bedrijf die zich op minder dan 500 m van elkaar bevinden. Gemakshalve hebben wij in het gehele rapport de term “bedrijf” gebruikt.
- ▶ **Gemiddelde per werknemer:** tenzij anders vermeld, werd de werknemer en niet het bedrijf als basis voor de berekeningen gebruikt. De voorgestelde gemiddelden betreffen gewogen gemiddelden per werknemer.
- ▶ **Percentage en procentpunten:** voor de evoluties van de percentages (bv. het modale aandeel van de auto is gedaald van 37,6% tot 35,4%), heeft de berekening in procentpunten (-2,2 procentpunten) de voorkeur op de berekening in percentages (-6%).
- ▶ **Extrapolaties:** volumes (parkings, bedrijfswagens, enz.) zijn weergegeven voor de betrokken steekproef en proportioneel geëxtrapoléerd naar alle BVP-plichtige bedrijven.
- ▶ **Lexicon:** de verschillende technische termen zijn toegelicht in het lexicon aan het einde van dit rapport.
- ▶ **Infographics:** de gebruikte gegevens voor zijn vermeld onder de infographics of zijn opgenomen in bijlage.

## 2. De Brusselse context

Dit hoofdstuk behandelt de evolutie van de Brusselse context in verhouding tot de vorige BVP verplichting (2011). Twee aspecten worden geanalyseerd: de vervoersvraag en het vervoersaanbod. Het doel bestaat erin de structurerende factoren vast te stellen die de mobiliteit van de bedrijven kunnen beïnvloeden.

### 2.1 EEN WERKGELEGENHEIDSGEBIED, VERSCHILLENDE STATISTIEKEN

De statistieken over de werkgelegenheid zijn beschikbaar volgens de administratieve indeling (federale Staat, Gewesten, Provincies). De BVP's betreffen echter een werkgelegenheidsgebied dat de bestuurlijke grenzen overschrijdt: de BVP-plichtige bedrijven stellen werknemers tewerk uit Brussel maar ook uit heel België. Dat bemoeilijkt de keuze en de interpretatie van de statistieken. Afhankelijk van de indicator stellen wij in dit hoofdstuk de meest relevante schaal of schalen voor.

### 2.2 VERVOERSVRAAG

Een van de uitdagingen van het vervoer in Brussel is de bevolkingsgroei. Sinds 2005 is de bevolking gestaag gegroeid. Tussen 2011 en 2014 heeft deze trend zich voortgezet: de Brusselse bevolking is met 4% gegroeid (van 1.119.000 tot 1.163.000 inwoners). Ten opzichte van de vorige jaren vertoont deze groei echter een lichte vertraging.

Op Belgisch niveau wordt deze groei eveneens waargenomen maar met een trager tempo (+1,8% in 3 jaar). Volgens de schattingen van het Planbureau zou tegen 2030 de Brusselse bevolking 1,3 miljoen bedragen.

De Brusselse werkgelegenheid volgt dezelfde evolutie als de totale bevolking: +2,5% tussen 2011 en 2014 (van 697.000 tot 714.000 banen).

Het BBP is een indicator van de economische activiteit op een grondgebied. Deze indicator stemt overeen met de schaal van de BVP verplichting waaraan de Brusselse bedrijven onderworpen zijn. Het BBP in Brussel stijgt jaarlijks en houdt tussen 2011 en 2014 met een stijging van 3,5% (van 70.000 tot 73.000 miljoen euro) gelijke tred met de evolutie van de bevolking. Ook op Belgisch niveau tekent het BBP tussen 2011 en 2014 met +5,4% dezelfde evolutie op.

In termen van mobiliteit heeft deze stijging een directe impact: meer economische activiteit betekent meer particuliere verplaatsingen maar ook meer goederenvervoer.

**+2,5%**

Evolutie van de Brusselse werkgelegenheid tussen 2011 en 2014.

#### Kerngegevens

- ▶ Tussen 2011 en 2014 zijn zowel de bevolking, de economische activiteit als de werkgelegenheid gestegen.
- ▶ In Brussel is het autopark nagenoeg onveranderd gebleven en is in de rest van het land met 3% gestegen.
- ▶ Het vervoersaanbod vertoont een uiteenlopende evolutie: lichte daling voor de auto, nagenoeg onveranderd voor de NMBS, geleidelijke stijging voor de MIVB (+12%) en de fiets.
- ▶ Deze evoluties verhogen de druk op het vervoerssysteem, vooral wat de auto en de trein betreft.

Uit de analyse van het wagenpark blijken twee trends: in Brussel is het wagenpark tussen 2011 en 2014 (513.000 auto's) nagenoeg onveranderd gebleven. Uit de BELDAM-enquête (2010) blijkt dat 35% van de Brusselse gezinnen geen auto heeft, en dat dit een stijgend fenomeen is. In Vlaanderen en Wallonië daarentegen, waar twee derde van de werknemers van de Brusselse BVP-plichtige

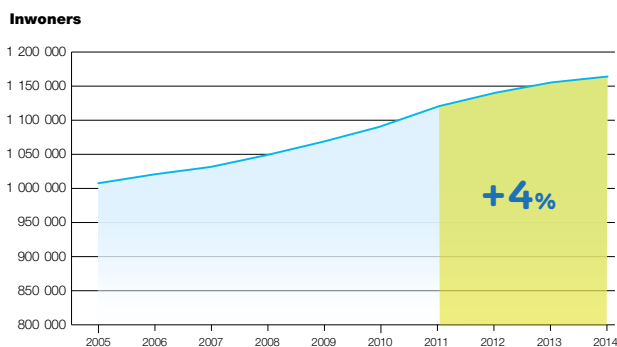
bedrijven woont, is het wagenpark tussen 2011 en 2014 met 3% gestegen (van 4.887.000 tot 5.036.000 auto's).

In 2012 heeft de dieselprijs een hoogtepunt bereikt en staat in 2014 opnieuw op zijn niveau van 2011 (ongeveer € 1,40/l).

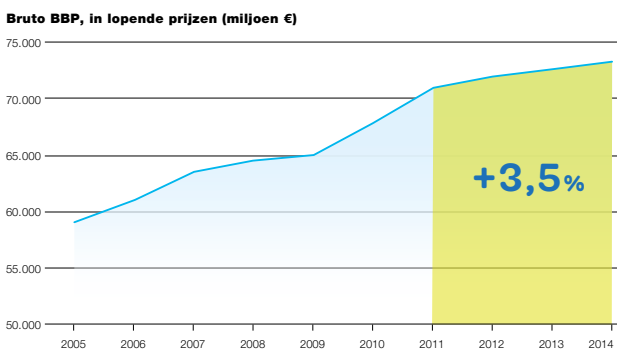
Figuur 10 geeft een beknopte weergave van deze 4 indicatoren en hun mogelijke impact op de Brusselse mobiliteit tussen 2011 en 2014.

Deze evoluties verhogen de druk op het vervoerssysteem (het wegennet en het openbaar vervoer): meer economische activiteit en een groeiende bevolking betekent, met gelijkblijvend vervoersaanbod, meer voertuigen op de baan en meer reizigers in het openbaar vervoer.

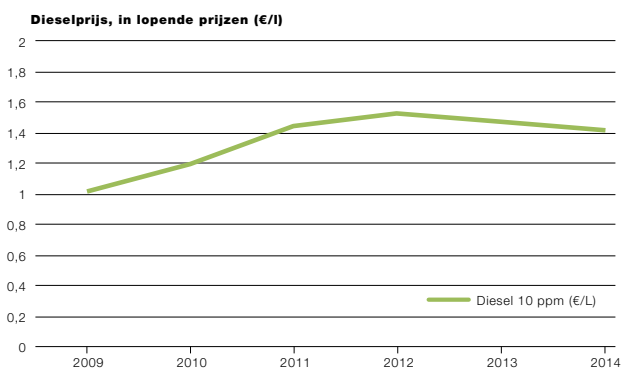
Figuur 5: Evolutie van de bevolking in het BHG



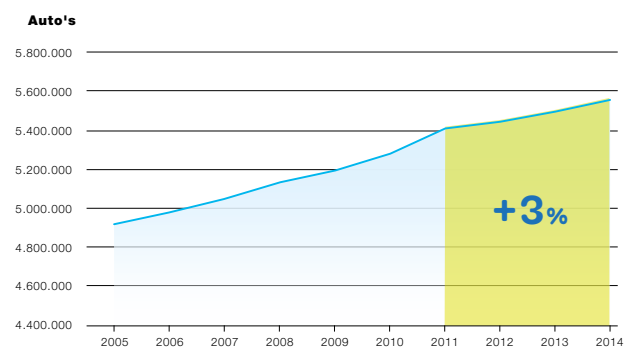
Figuur 6: Evolutie van het totaal BBP in het BHG



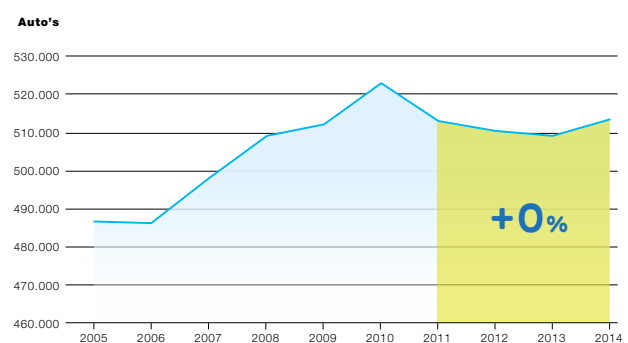
Figuur 7: Evolutie van de dieselprijs in België



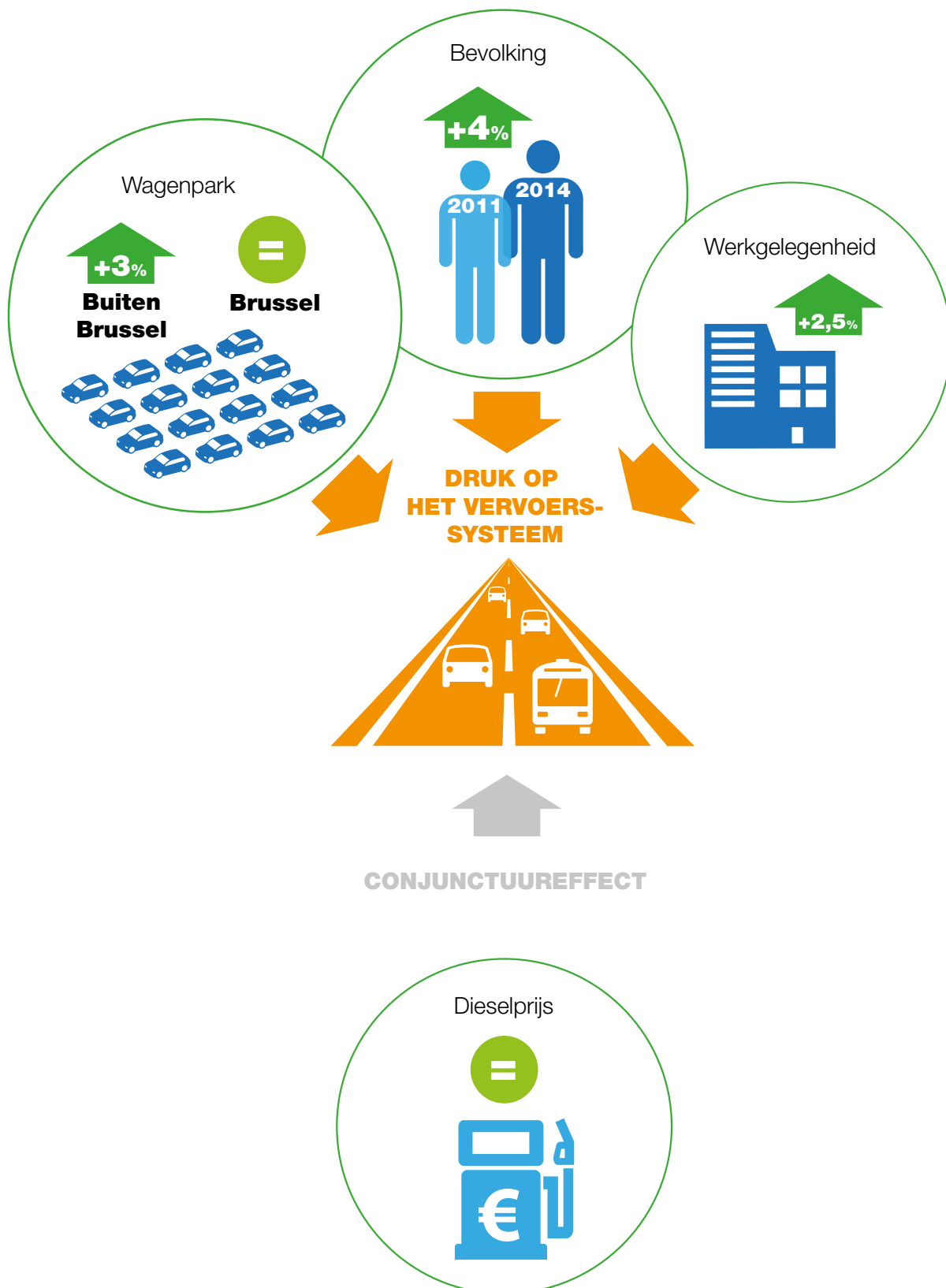
Figuur 8: Evolutie van het Belgische wagenpark



Figuur 8: Evolutie van het Brusselse wagenpark



Figuur 10: Beknopte weergave van de macro-economische indicatoren en hun invloed op de mobiliteit



### 2.3 VERVOERSAANBOD

De analyse van het vervoersaanbod laat toe de evolutie te beoordelen van de bediening van de Brusselse bedrijven door het OV.

De meting van deze evolutie is niet gemakkelijk, want enerzijds ontbreken vaak gegevens of zijn ze moeilijk te achterhalen, en anderzijds lijkt het meetinterval (3 jaar, van 2011 tot 2014) te kort te zijn om duidelijke evoluties van het vervoersaanbod te kunnen vaststellen.

Toch tekenen zich een aantal grote tendensen af op vlak van de evolutie van de vervoerswijzen en van de plaats die zij innemen in de openbare ruimte:

- ▶ **NMBS:** tussen 2011 en 2013 is het trein-aanbod met 80 miljoen trein-km/jaar (80,1 in 2011 en 80,12 in 2013) nagenoeg onveranderd gebleven.
- ▶ **MIVB:** continue verbetering, onder meer op niveau van het tramaanbod.

- ▶ **Fietsnet:** continue uitbreiding, met 24 km extra fietspaden op de gewestwegen en 9 km gewestelijke fietsroutes.
- ▶ **Parkeeraanbod op de openbare weg:** uitbreiding van de gereguleerde zones met steeds meer blauwe zones en een forse daling van de niet-gereguleerde zones.
- ▶ **Auto:** de plaats toebedeeld aan het autoverkeer is licht gedaald, hoofdzakelijk ten gunste van de voetgangers, maar behoudt een meerderheidsaandeel in de openbare ruimte. Deze daling is toe te schrijven aan de werken uitgevoerd aan de openbare ruimte in het kader van de gemeentelijke mobiliteitsplannen, de wijkcontracten of nog de herinrichtingswerken van de MIVB.

Ondanks de beperkingen van deze benadering, is het nuttig om een diepgaandere analyse uit te voeren van zowel het MIVB-aanbod – gezien het belang ervan voor de bereikbaarheid van de Brusselse bedrijven – en anderzijds

*Figuur 11: Evolutie van het parkeeraanbod op de openbare weg in het BHG*

	2010	2014	Evolutie 2010-2014
Niet-gereguleerde zones	156.250	92.696	-40,7%
Blauwe zones	53.971	89.530	+65,9%
Groene zones	59.498	69.199	+16,3%
Oranje zones	7.546	8.880	+17,7%
Rode zones	2.950	3.750	+27,1%

Bron: Het delen van de openbare ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2016

*Figuur 12: Delen van de openbare ruimte in het BHG*

	2005	2010	2014
Totale oppervlakte van de openbare weg (ha)	2.652	2.650	2.654
Aandeel van de openbare weg bestemd voor de auto (%)	59,5%	58,4%	57,7%
Aandeel van de openbare weg bestemd voor de trottoirs (%)	35%	36%	37%

Bron: Het delen van de openbare ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2016



van de fietsinfrastructuur, gezien het potentieel en het alternatief dat deze vervoerswijze biedt in de stedelijk context.

### 2.3.1 Evolutie van het MIVB-aanbod

Tussen 2011 en 2014 heeft het aanbod van de belangrijkste openbaarvervoeroperator in Brussel (MIVB) zich constant ontwikkeld, zowel op niveau van de frequenties als van het rollend materieel.

Om de belangrijkste ontwikkelingen van het aanbod voor de bedrijven te meten, hebben wij de belangrijkste wijzigingen in aanmerking genomen die de vraag hebben beïnvloed<sup>4</sup>.

Het algemeen aanbod is gestegen met +12%. Opmerkelijk in deze ontwikkeling is de stijging van het tramaanbod (+28%).

Deze stijging is aan diverse factoren toe te schrijven:

- ▶ De aanleg van nieuwe lijnen en de verlenging van bestaande lijnen:
  - ▶ Indienststelling van lijn 62 tussen Da Vinci en Weldoeners (en vervolgens tussen Eurocontrol en het Kerkhof van Jette)
  - ▶ Aanleg van lijn 7 (versterking richting Heizel en verhoging van de frequentie in de piek en daluren)
  - ▶ Verlenging van lijn 94 van Herrmann-Debroux naar het Trammuseum
- ▶ Vernieuwing van het rollend materieel en verhoging van de frequenties:
  - ▶ Ingebruikneming van de T4000 (ter vervanging van de T3000) op lijn 4 en verhoging van de frequenties in de piekuren
  - ▶ Ingebruikneming van de T3000 (ter vervanging van de T7900) op de lijnen 19, 82 en 92
  - ▶ Verhoging van de frequenties op de lijnen 19, 39, 44 en 55

Voor de andere modi (bus en metro) kunnen de ontwikkelingen als volgt worden samengevat:

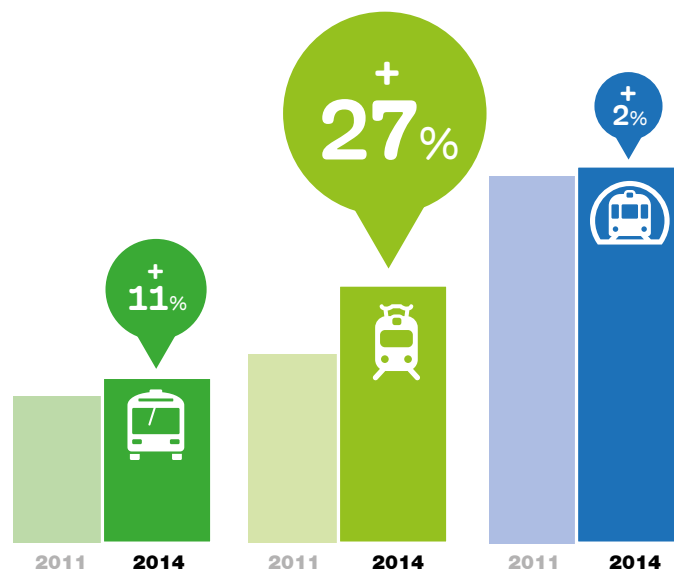
- ▶ Verhoging van de frequenties op de metrolijnen 1, 2, 5 en 6
- ▶ Verhoging van de frequenties op talrijke buslijnen in de piekuren, in het bijzonder op de lijnen 46, 49, 71, 84, 88, 89, en 95

Figuur 14 biedt een overzicht van al deze ontwikkelingen.

In vergelijking met de ontwikkeling van het vervoersaanbod (12%) is de vraag eveneens aanzienlijk gestegen. Met 330 miljoen in 2011 en 364 miljoen in 2014 is het aantal reizigers met 10% gestegen. Voor deze periode volgt de ontwikkeling van het aanbod (12%) dus, globaal genomen, de stijging van de vraag (10%).

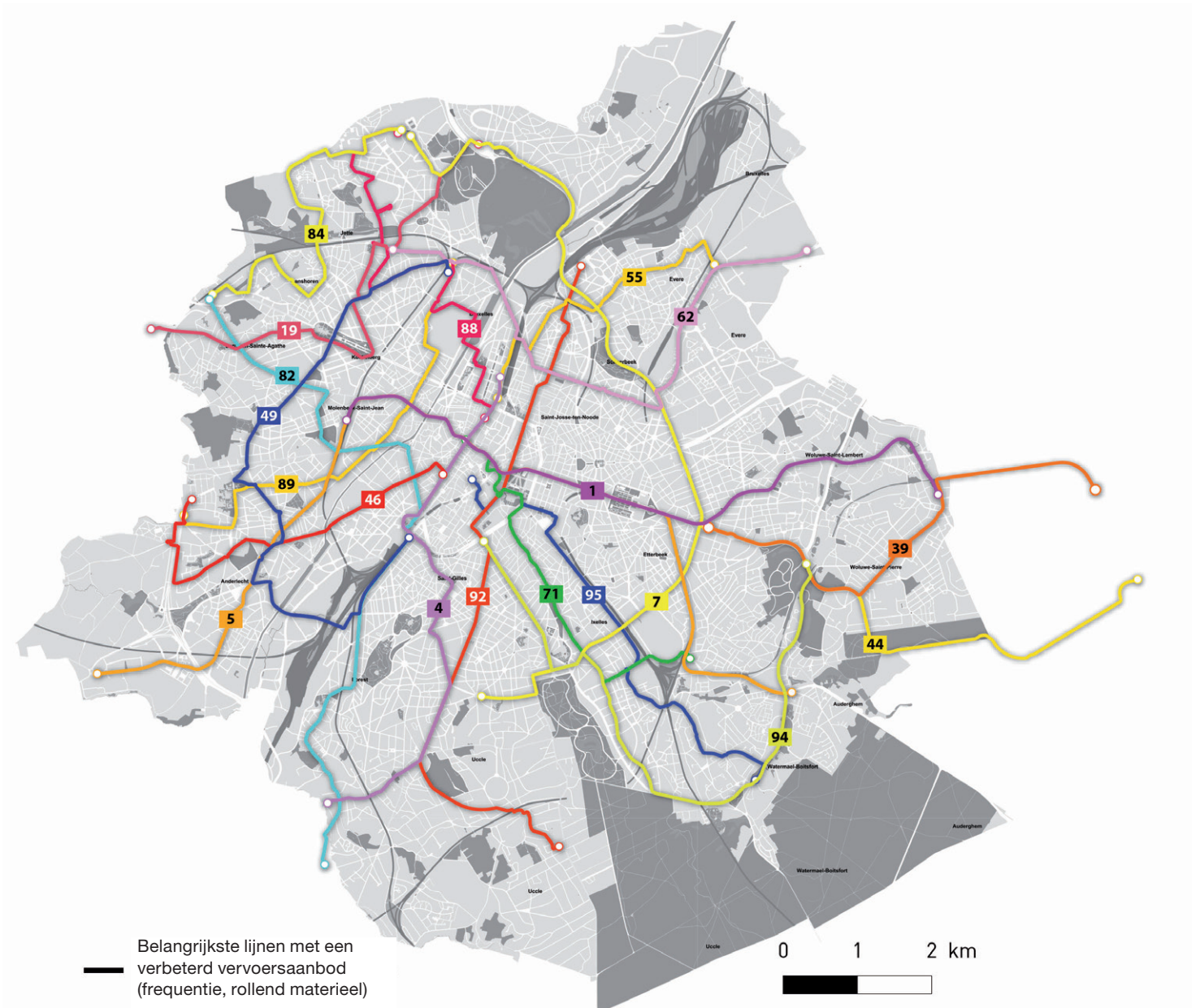


*Figuur 13: Evolutie van het aantal effectieve plaatsen-kilometers in reizigersdienst (in miljoen). Bron: MIVB*



	2008	2011	2014	Evolutie 2011-2014
Metro	3.388,6	3.705,5	3.782,9	+2%
Tram	1.656,3	1.897,6	2.627,4	+27,8%
Bus	1.445,1	1.488,8	1.678,0	+11,3%
<b>Totaal</b>	<b>6.522,7</b>	<b>7.091,9</b>	<b>8.088,3</b>	<b>+12,3%</b>

Figuur 14: Belangrijkste MIVB-lijnen met een verbeterd aanbod tussen 2011 en 2014



### 2.3.2 Evolutie van het fietsaanbod

Op de gewestwegen<sup>5</sup> werden tussen 2011 en 2014, 24 km fietspaden aangelegd. Ter vergelijking, in 2016 zijn 190 km gewestwegen met fietspaden uitgerust. Figuur I in bijlage geeft het detail weer van deze nieuwe fietspaden.

Wat de infrastructuurtypologie betreft, stellen wij voor alle soorten fietspaden een constante ontwikkeling vast, met een uitgesproken stijging van het aantal fietssuggestiestroken. Deze fietssuggestiestroken, niet gescheiden van de rijbaan, hebben een beperkte aantrekkingskracht op een gedeelte van de bevolking dat de fiets nog niet gebruikt.

Parallel aan de fietspaden, biedt het net van de Gewestelijke fietsroutes (GFR) de fietsers de mogelijkheid om zich in de stad over middellange en lange afstanden te verplaatsen. De GFR's lopen grotendeels over lokale wegen zonder druk verkeer, waardoor een lichte fietsinfrastructuur voldoende is.

Tussen 2011 en 2014 werd er 9 km van het GFR-net aangelegd.

Op termijn zal het GFR-net in totaal 256 km tellen. In 2014 was al 122 km van het GFR-net uitgevoerd, of 47% van het totaal.

Figuur II in bijlage geeft het detail weer van de GFR-infrastructuur die tussen 2011 en 2014 werd aangelegd.

### 2.3.3 Conclusie: evolutie van het vervoersaanbod

Figuur 15 geeft een beknopte weergave van de evolutie van het vervoersaanbod. De plaats toebedeeld aan de auto tekent globaal een lichte daling op. Het NMBS-aanbod is nagenoeg onveranderd gebleven. Het vervoersaanbod van de MIVB en de fiets tekenen beide een stijging op.



Figuur 15: Evolutie van het vervoersaanbod in Brussel in de periode 2011-2014





## 3. De bedrijven

Dit hoofdstuk beschrijft de bedrijven van de steekproef: hun grootte, hun activiteitssector, hun locatie en de woonplaats van hun werknemers. Deze verschillende variabelen beïnvloeden hun mobiliteit.

### 3.1 GROOTTE

De grootte van de bedrijven is zeer uiteenlopend. Een bedrijf telt gemiddeld 530 werknemers. Figuur 16 geeft de spreiding weer van deze variabele: de bedrijven met meer dan 1.000 werknemers vertegenwoordigen 13% van de steekproef, maar tellen meer dan de helft van de werknemers. De bedrijven met 100 tot 200 werknemers zijn pas sinds 2011 aan de BVP-verplichting onderworpen. Zij vertegenwoordigen 12% van de werknemers, maar 44% van de bedrijven.

### 3.2 LOCATIE

De locatie van de BVP-plichtige bedrijven in het Gewest wijst op een concentratie van grote werkgevers in de centrale wijken: Noordstation, Zuidstation, Centraal station en de Europese wijk. De hoge dichtheid in Schuman is toe te schrijven aan de Europese instellingen (16.000 werknemers op één enkele site).

Wij merken eveneens de aanwezigheid op van een aantal meer excentrisch gelegen werkgelegenheidspolen: in de omgeving van de Pleinlaan en in de zone van Delta tot Herrmann-Debroux, Diamant, Marcel Thiry en de Leopold III-laan.

13%

van de bedrijven  
groepeert

53%

van de werknemers.

Figuur 16: Grootte van de bedrijven

Grootte (# werknemers)	# sites	% sites	# werknemers	% werknemers
101 tot 200	220	44%	31.420	12%
201 tot 500	154	31%	49.451	19%
501 tot 1.000	62	12%	42.381	16%
1.001 tot 2.000	33	7%	40.765	15%
Meer dan 2.000	28	6%	99.408	38%
<b>Totaal</b>	<b>497</b>	<b>100%</b>	<b>263.425</b>	<b>100%</b>

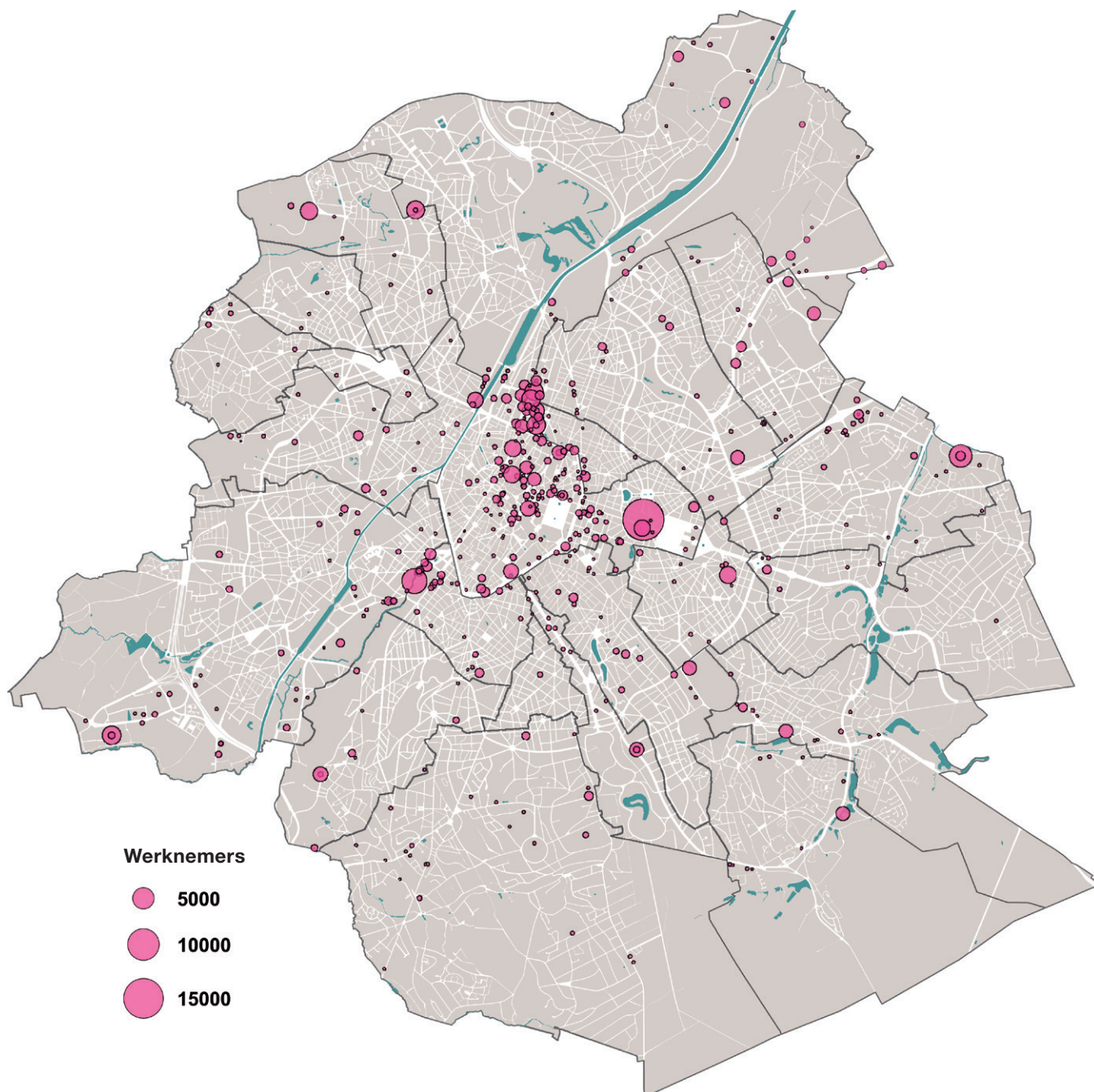
#### Kerngegevens

- ▶ De steekproef is samengesteld uit 500 bedrijven.
- ▶ Meer dan de helft van de bedrijven is heel goed bediend door het openbaar vervoer (zone A).
- ▶ Een werknemer woont gemiddeld op 25 km van zijn werkplek.
- ▶ De Brusselaars vervullen slechts een derde van de banen van de bedrijven die de steekproef samenstellen. De BVP's hebben grotendeels betrekking op een populatie van pendelaars.
- ▶ De activiteitssector beïnvloedt de bedrijfslocatie en de woonplaats van de werknemers.

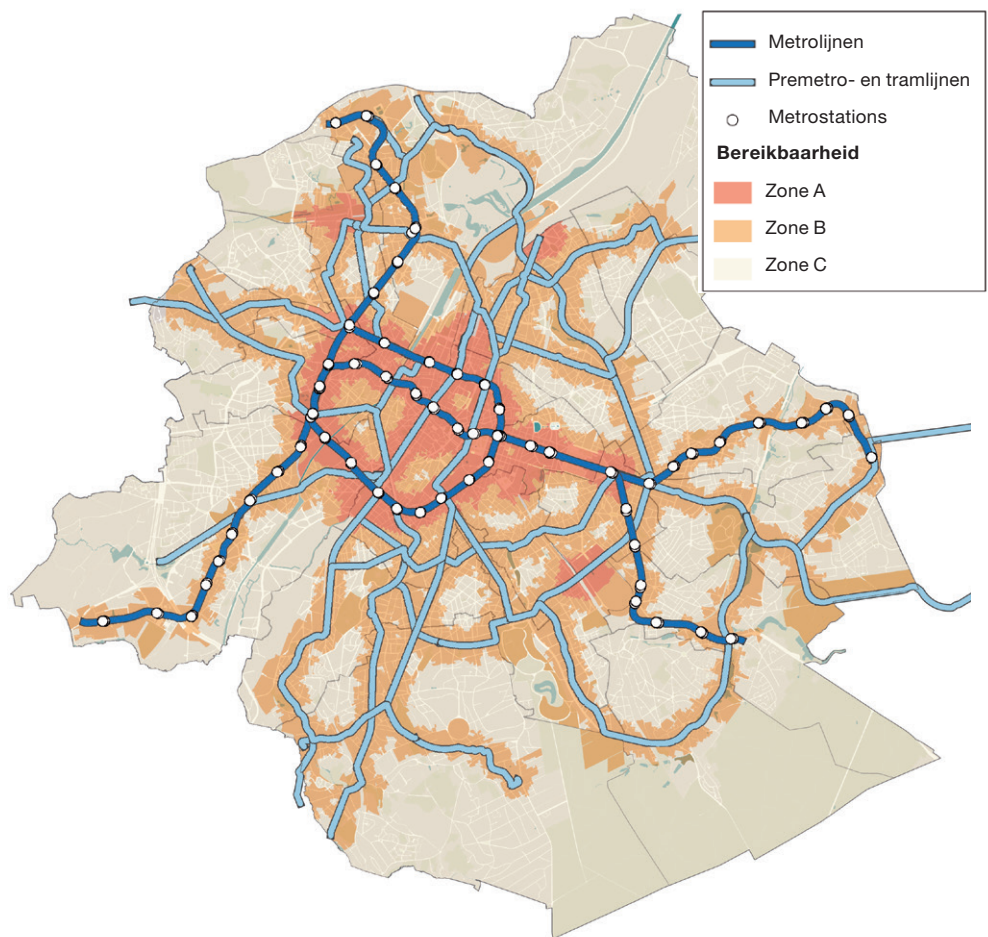
Ten slotte zijn er ook een aantal geïsoleerde grote sites: Audi, Erasmus, Saint-Luc, ULB, UZ-VUB, Brugmann, enz.

De locatie van een bedrijf is bepalend voor zijn bereikbaarheid. Wij hebben de bedrijven ingedeeld volgens de drie bereikbaarheidszones van het Brussels Gewest.

*Figuur 17: Locatie van de bedrijven en aantal werknemers per site*



Figuur 18: Bereikbaarheid met het openbaar vervoer en grootte van de bedrijven



Het BHG is in drie zones ingedeeld afhankelijk van hun bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Deze zones worden onder meer in aanmerking genomen voor de reglementering van de parkings van de kantoorgebouwen (GSV- en BWLKE-wetgeving):

**Zone A:** zeer goed bediend: in de nabijheid van een station of van een groot metro-premetrostation

**Zone B:** goed bediend: in de nabijheid van een station, van een minder groot metro-premetrostation of van een belangrijke tramhalte.

**Zone C:** matig bediend: rest van het Gewest

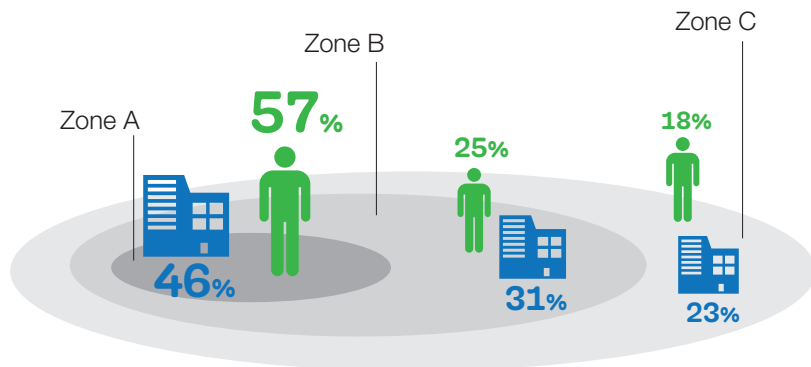
Zone A groepeert 45% van de bedrijven en 57% van de werknemers. Meer dan de helft van de werknemers is dus tewerkgesteld in een bedrijf met een zeer goede bediening door het openbaar vervoer, een troef in termen van duurzame mobiliteit. Daarentegen is 18% van de werknemers tewerkgesteld in zone C met een matig vervoersaanbod.

de steekproef vrij stabiel is gebleven. Het aandeel van de bedrijven in zone A tekent een lichte stijging op (van 44% tot 46%), ten opzichte van een lichte daling van het werknemersaandeel (van 58% tot 57%), wat erop wijst dat de stijging toe te schrijven is aan kleine structuren.



De bedrijven gevestigd in zone A zijn grote bedrijven die gemiddeld 650 werknemers tellen (ten opzichte van een gemiddelde van 530 voor de totale steekproef). De bedrijven gevestigd in de zones B en C zijn kleiner (420 werknemers) dan het gemiddelde. Figuur 19 geeft de verdeling weer van de werknemers en van de bedrijven per bereikbaarheidszone.

Figuur 19: Verdeling van de bedrijven en van de werknemers per bereikbaarheidszone



Uit de vergelijking met 2011 blijkt dat de bereikbaarheid van de bedrijven op niveau van

# 25 km

Gemiddelde woon-werkafstand in de BVP plichtige bedrijven.

# 16 km

Gemiddelde woon-werkafstand in België.

# 2/3

van de werknemers zijn pendelaars die van buiten het Gewest komen.

### 3.3 WOONPLAATS VAN DE WERKNEMERS

De Brusselse werknemer woont gemiddeld op 25 km van zijn werkplek. Dat is meer dan het gemiddelde voor het hele land: dat bedraagt slechts 16 km<sup>6</sup>.

Uit de analyse van de woonplaatsen, blijkt dat de Brusselaars slechts een derde van de banen vervullen, ten opzichte van de helft voor alle bedrijven van het Gewest<sup>7</sup>.

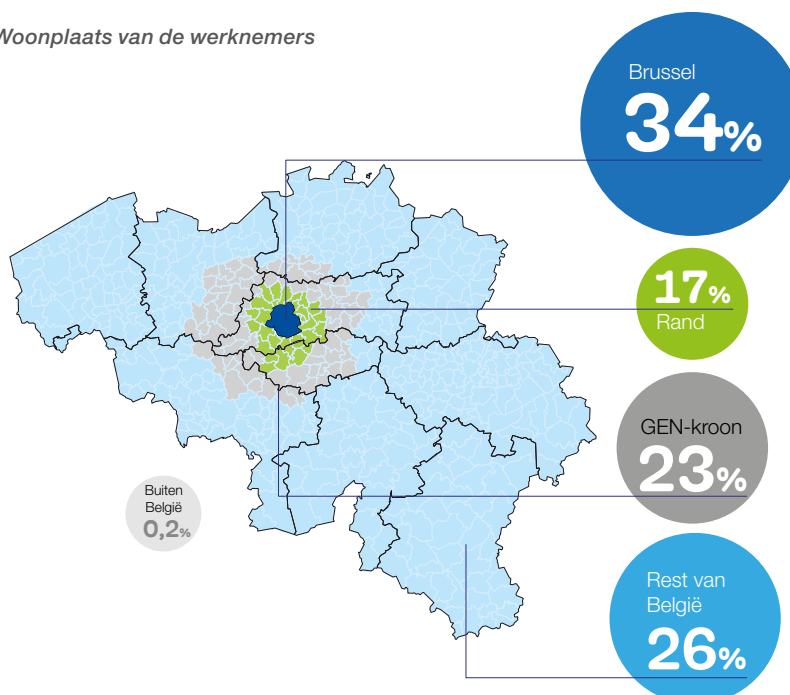
Hieruit blijkt het specifieke karakter van de steekproef: de BVP-plichtige bedrijven hebben een uitgestrekt werkgelegenheidsgebied. De BVP's betreffen dus grotendeels een populatie van pendelaars afkomstig van buiten het Gewest.

Deze geografische verdeling is dezelfde als in 2011. Het aantal werknemers dat in Brussel woont, is licht gedaald ten gunste van de werknemers afkomstig uit de rest van België. Logischerwijs is de gemiddelde woon-werkafstand gestegen van 24,2 km tot 24,7 km.

Figuur 20: Gemiddelde woon-werkafstand



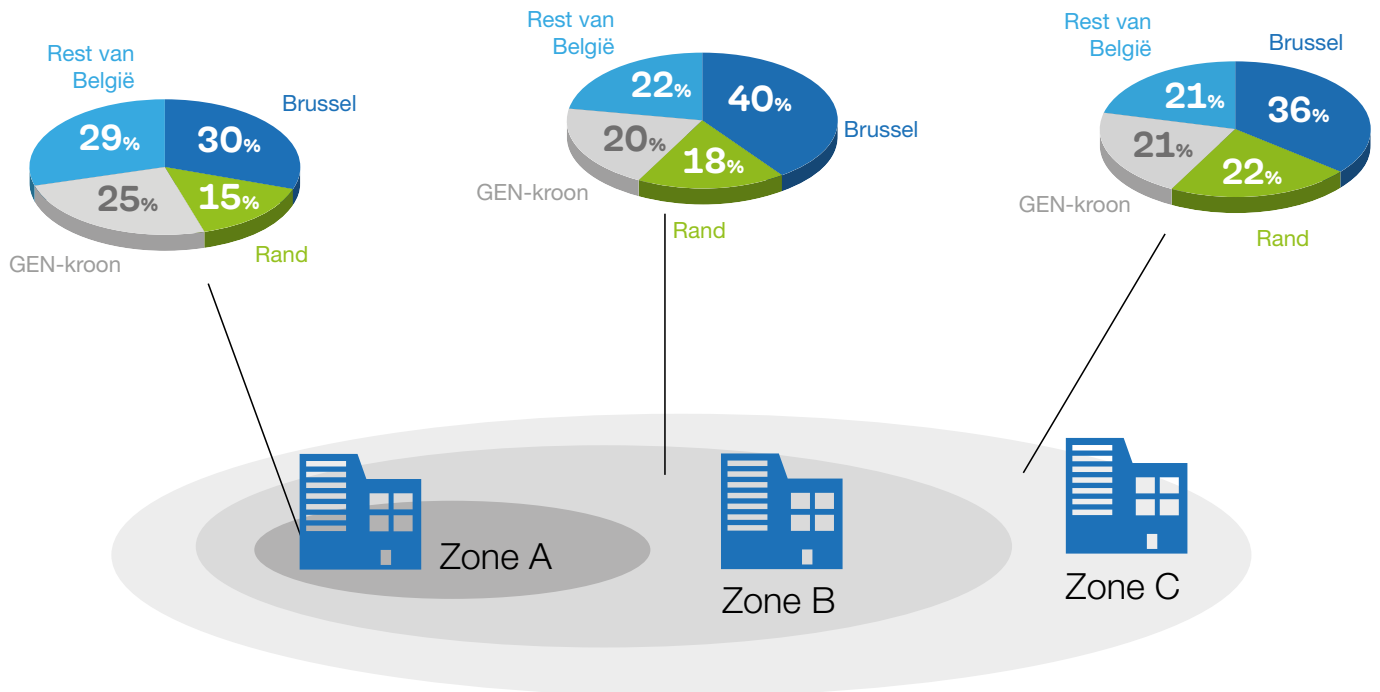
Figuur 21: Woonplaats van de werknemers



Woonplaats	# werknemers	% werknemers	Gemiddelde woon-werkafstand
Brussel	88.499	34%	4 km
Rand	45.008	17%	12 km
GEN-kroon	61.229	23%	27 km
Rest van België	68.132	26%	59 km
Buiten België of niet meegedeeld	556	0,2%	
<b>Totaal</b>	<b>263.425</b>	<b>100%</b>	<b>25 km</b>



Figuur 22: Woonplaats van de werknemers volgens de bedrijfslocatie



De vergelijkende analyse van de bedrijfslocaties en de woonplaats van de werknemers wijst op een duidelijk onderscheid tussen de bedrijven gevestigd in zone A en de bedrijven gevestigd in de zones B en C.

Zone A telt minder Brusselaars (30%) dan het gemiddelde en meer werknemers afkomstig uit de rest van België (29% ten opzichte van gemiddeld 26%). Met deze pendelaars ligt de gemiddelde woon-werkafstand ook hoger (27 km ten opzichte van 25 km). Dit pendelfenomeen steunt op de grote stations in deze zone (Brussel-Zuid, Centraal, Noord, Schuman, Luxemburg).

Daarentegen tellen de bedrijven in de zones B en C meer werknemers afkomstig uit het Gewest en zijn directe rand. De werknemers die in de rand wonen, verplaatsen zich verhoudingsgewijs dus het meest naar zone C.

Verskillende factoren kunnen dit verband tussen de bedrijfslocatie en de woonplaats van de werknemers verklaren:

- ▶ De werknemers van bedrijven met een gunstige locatie kunnen zich permitteren om naar een verder afgelegen maar toch bereikbare gemeente te verhuizen;
- ▶ Bedrijven met een gunstige locatie slagen erin werknemers aan te werven die verder wonen;
- ▶ Bedrijven verhuizen naar zone A om hun bereikbaarheid te verhogen (dat is onder meer het geval voor de grote banken die hun kantoren in de nabijheid van de grote stations hebben gegroepeerd).

De bedrijven werden in

20

sectoren gegroepeerd.

5

sectoren  
vertegenwoordigen in  
totaal

2/3

van de werkgelegenheid.

### 3.4 DE ACTIVITEITENSECTOREN

Figuur 23 geeft de verdeling weer van de verschillende bedrijven van de steekproef volgens activiteitensector.

De bedrijven werden in 20 sectoren ingedeeld: van industrie en horeca tot de onderwijssector en de Europese instellingen. Hieruit blijkt de diversiteit van de steekproef: de bedrijven van al deze sectoren worden met zeer uiteenlopende mobiliteitsbehoeften en -beperkingen geconfronteerd.

Met 71 sites en vrijwel 50.000 werknemers, is de federale overheid de grootste werkgever van de steekproef. De sector van de banken en verzekeringen komt op de tweede plaats en vertegenwoordigt 15% van de werknemers. De sector van de Europese instellingen is opmerkelijk: met slechts 8 sites tellen de

Europese instellingen 25.000 werknemers (10%). Samen met de dienstenbedrijven en de gezondheidszorg, vormen deze sectoren de top 5 van de steekproef en vertegenwoordigen 2/3 van de banen. Afhankelijk van de sector zijn de bedrijfslocatie en de woonplaats van de werknemers zeer uiteenlopend.

De bereikbaarheidsindex<sup>8</sup> (figuur 24) geeft de bereikbaarheid van de bedrijven met het openbaar vervoer weer. Hoe dichter dit cijfer aansluit bij 1, hoe beter het openbaar vervoersaanbod waarover de werknemer beschikt. Figuur 24 rangschikt de sectoren volgens deze index.

Drie activiteitensectoren zijn bijzonder goed gelegen: de horeca, de overheidsinstellingen (Europa, federaal België, Gewesten en Gemeenschappen) en de banken en verzekeringen. In deze sectoren is de promotie

Figuur 23: Activiteitensectoren van de bedrijven

Sector	# sites	# werknemers	% werknemers
Federale instanties	71	50.440	19%
Banken en verzekeringen	46	38.493	15%
Gezondheidszorg	38	29.256	11%
Dienstenbedrijven	86	28.686	11%
Europese instellingen	8	25.501	10%
Transport en logistiek	32	16.137	6%
Gemeentebesturen / OCMW's	39	11.916	5%
Hoger onderwijs	17	9.927	4%
Water en energie	15	8.377	3%
Instanties van het Vlaams Gewest	17	8.032	3%
Rest van de non-profitsector	29	7.088	3%
Instanties van het BHG	14	6.032	2%
Grootwarenhuizen	10	5.012	2%
Industrie	14	4.579	2%
Media	10	4.256	2%
Politie	17	3.611	1%
Kleuter-/lager/secundair onderwijs	14	2.519	1%
Horeca	12	2.024	1%
Instanties van de Franse Gemeenschap	4	1.037	0,4%
Andere	4	502	0,2%
<b>Totaal</b>	<b>497</b>	<b>263.425</b>	

van alternatieve vervoerswijzen voor de auto gemakkelijker.

De industrie, de gezondheidszorg, de onderwijssector en de grootwarenhuizen zijn echter minder goed bediend door het openbaar vervoer. Dit houdt verband met hun aanwezigheid op het hele grondgebied van het gewest (onderwijs) of met een locatie in de rand in de nabijheid van de toegangen tot de autosnelwegen (grootwarenhuizen, gezondheidszorg).

Figuur 25 geeft een overzicht van de grootte van het werkgelegenheidsgebied. De sectoren zijn ingedeeld op basis van hun gemiddelde woon-werkafstand.

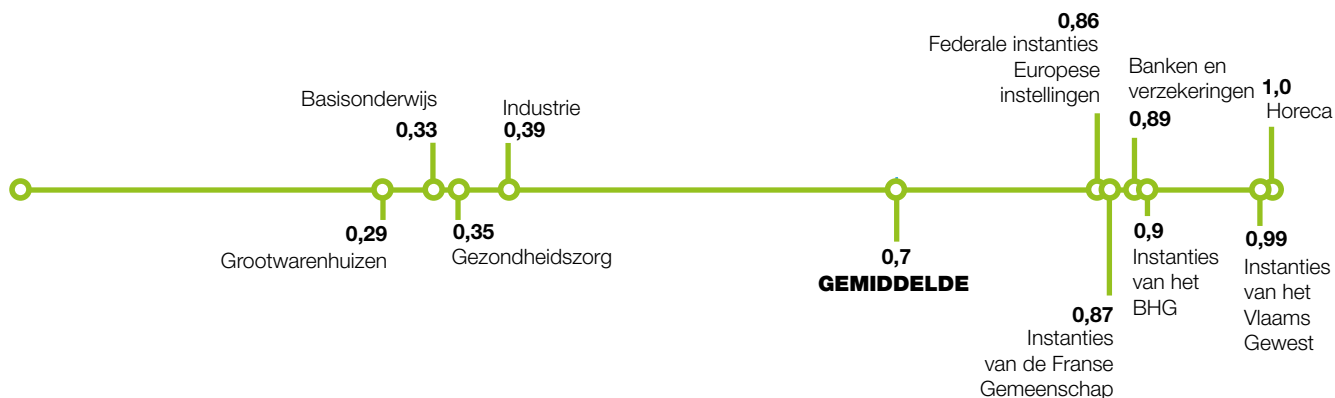
De sectoren van de gezondheidszorg, het lager onderwijs en de grootwarenhuizen hebben een beperkter werkgelegenheidsgebied, met 50% van hun werknemers afkomstig uit het Gewest.

Daarentegen trekken de sectoren van de banken en verzekeringen, de Vlaamse, Franstalige en federale instanties werknemers aan uit het hele land. Voor de federale instanties stijgt de gemiddelde woon-werkafstand tot 37 km.

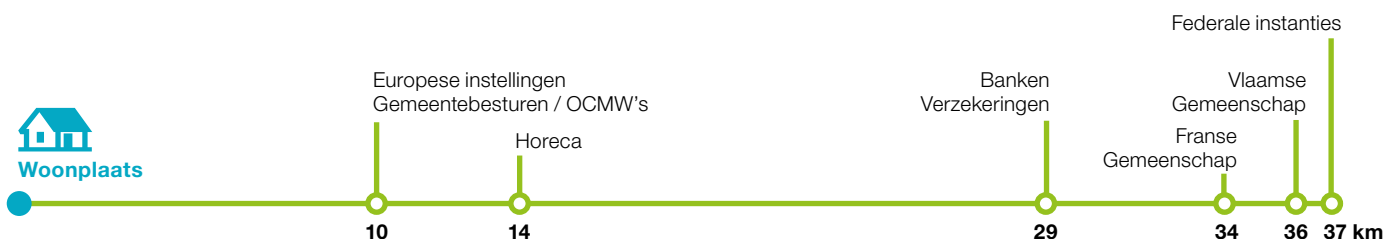
De sector van de industrie trekt eveneens werknemers aan die van ver komen (slechts 23% van de banen is door Brusselaars vervuld). Daarnaast stelt deze sector ook een aanzienlijk aandeel laag geschoolde arbeidskrachten tewerk die lokaal beschikbaar zijn. Deze sector organiseert zelf pendelbussen voor zijn werknemers (zie het volgende hoofdstuk).

Twee sectoren onderscheiden zich: de Europese instellingen en de horeca. Deze bedrijven zijn zeer goed gelegen (zone A) en twee derde van hun banen is door Brusselaars vervuld. De horeca stelt laag geschoolde en lokale arbeidskrachten tewerk. De Europese instellingen stellen zeer gespecialiseerde profielen uit de 28 lidstaten tewerk, meestal expats die zich dicht bij hun werkplek vestigen.

Figuur 24: Bereikbaarheid van de bedrijven volgens activiteitensector



Figuur 25: Woon-werkafstand volgens activiteitensector





## 4. Het woon-werkverkeer

Dit hoofdstuk stelt de belangrijkste variabele voor van dit rapport: de hoofdvervoerswijze om naar het werk te gaan. Dat is maar een deel van de verplaatsingen die een bedrijf genereert, maar het betreft regelmatige verplaatsingen. We zullen een vergelijking trekken tussen deze variabele en de elementen van het voorgaande hoofdstuk: locatie van de bedrijven, woonplaats van de werknemers en activiteitensector. De evolutie in de tijd zal eveneens worden geanalyseerd.

### 4.1 MODALE VERDELING

De vervoerswijze die hier is toegelicht, is de hoofdvervoerswijze, d.w.z. het vervoermiddel dat het vaakst wordt gebruikt om de grootste afstand van het traject af te leggen. Een werknemer die met de auto naar het station dicht bij zijn woonplaats rijdt waar hij vervolgens de trein neemt om naar het werk te gaan, wordt bijgevolg onder "trein" ingedeeld. Deze benadering leidt tot een lichte overwaardering van het aandeel van de trein. Zo ook wordt een automobilist die in de zomermaanden met de fiets naar het werk gaat, onder "auto" ingedeeld. Er is dus eveneens een onderwaardering van het aandeel van de fiets, van de motor en van carpooling. Figuur 26 geeft de resultaten weer.

De trein is de hoofdvervoerswijze om naar het werk te gaan, op de voet gevolgd door de auto. Deze twee vervoerswijzen worden het vaakst gebruikt en betreffen 2/3 van de werknemers. Het overwicht van deze twee vervoerswijzen illustreert het pendelfenomeen verbonden aan de woonplaats van de werknemers (gemiddelde woon-werkafstand van 25 km). Nagenoeg 20% van de werknemers gebruikt het stedelijk openbaar vervoer (MIVB 17%, De Lijn 1,2%, TEC 0,3%). 7% van de werknemers gebruikt de fiets of gaat te voet, terwijl carpooling<sup>9</sup> en de motor slechts een gering aandeel optekenen (1,2%).

Slechts 0,3% van de werknemers van de steekproef gebruikt de door het bedrijf georganiseerde shuttle als hoofdvervoerswijze. Afhankelijk van de activiteitensector gaan achter deze resultaten grote afwijkingen schuil.

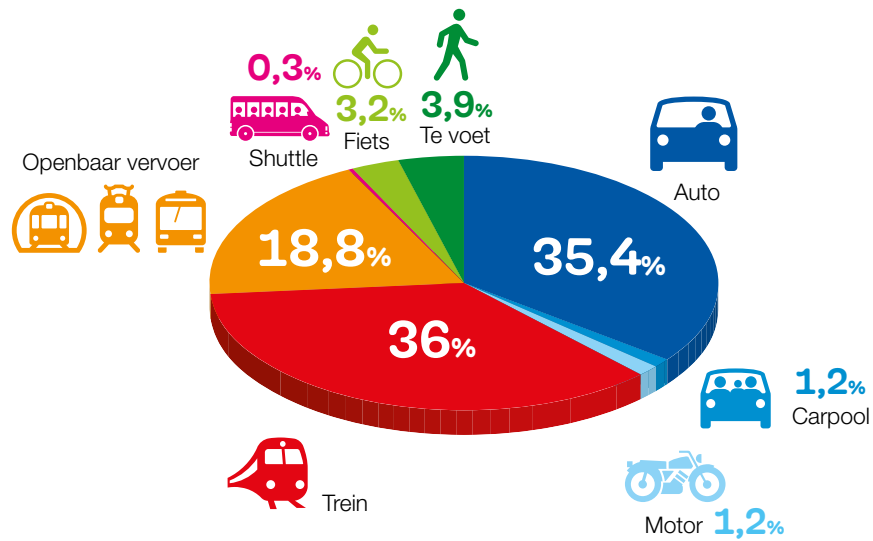
# 36%

van de werknemers  
gaat met de trein  
naar het werk.

#### Kerngegevens

- ▶ De trein en de auto zijn de twee belangrijkste vervoerswijzen om naar het werk te gaan (7 op de 10 werknemers).
- ▶ De modale verdeling is sterk afhankelijk van de bereikbaarheid van de bedrijven en van de woonplaats van de werknemers.
- ▶ Sinds 2006 is het aandeel van de auto gedaald ten gunste van de trein, van het stedelijk openbaar vervoer en van de fiets.
- ▶ Deze evolutie betreft vooral de bedrijven gevestigd in de zones A en B.
- ▶ De sectoren van de federale en gewestelijke overheden tellen het kleinste aandeel automobilisten, terwijl dit aandeel het grootste is in de sectoren van de grootwarenhuizen, de industrie, de gezondheidszorg, de dienstenbedrijven en de media.

Figuur 26: Modale verdeling van het woon-werkverkeer (hoofdvervoerswijze, in % werknemers)



Figuur 27: Modale verdeling van het woon-werkverkeer, vergelijking 2006-2014 (hoofdvervoerswijze, in % werknemers)

	2006	2011	2014	Evolutie 2006-2014 (in procentpunten)
Auto	45%	37,6%	35,4%	-9,6%
Carpool	2%	1,6%	1,2%	-0,8%
Motor	0,9%	1,2%	1,2%	+0,3%
Trein	31,6%	34,9%	36%	+4,4%
Stedelijk OV	14,6%	18,2%	18,8%	+4,2%
Shuttle	0,7%	0,4%	0,3%	-0,4%
Fiets	1,6%	2,5%	3,2%	+1,6%
Te voet	3,6%	3,7%	3,9%	+0,3%

In 8 jaar is het aandeel van de auto met

**20%**

gedaald.

In vergelijking met 2006 wijzen deze cijfers op een positieve evolutie in termen van duurzame mobiliteit. Deze trend die wij al in 2011 hebben vastgesteld, zet zich voort. Met een daling van vrijwel 10 procentpunten (van 45% tot 35%) is het modale aandeel van de auto in 8 jaar sterk gedaald. Dat stemt overeen met een daling van 20%. In vergelijking met 2011 is dat een daling van 6%. Het openbaar vervoer (de trein en het stedelijk OV) heeft het grootste voordeel bij deze daling. Met -40% sinds 2006 zet

carpooling zijn neerwaartse trend voort. Het aandeel van de fiets is in 8 jaar verdubbeld. Het aandeel van de motor tekent een lichte stijging op.

Deze evolutie stemt gedeeltelijk overeen met de eerder toegelichte evolutie van het vervoersaanbod waarbij het aanbod auto een lichte daling optekent ten opzichte van een stijging voor het openbaar vervoer en de fiets.

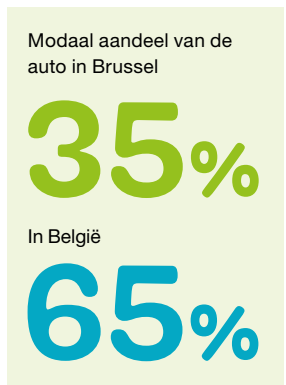
Let wel dat deze daling van de auto niet noodzakelijkerwijs gepaard gaat met een daling van het aantal auto's op de wegen. Over dezelfde periode is de vervoersvraag (bevolking, werkgelegenheid, autopark) namelijk gestegen.

Figuur 28 vergelijkt de gegevens van de federale diagnostiek met de gegevens van de Brusselse BVP's. De federale diagnostiek betreft vestigingseenheden met 30 werknemers en neemt een deel van de internationale en Europese instellingen niet in aanmerking waardoor het aandeel van de auto iets hoger ligt<sup>10</sup>. Vergelijkingen zijn echter mogelijk.

Uit de cijfers blijkt dat de Brusselse bedrijven dezelfde trends optekenen als de Belgische bedrijven, met echter uitgesproken specifieke kenmerken.

Hierna lichten wij de trends toe per vervoerswijze:

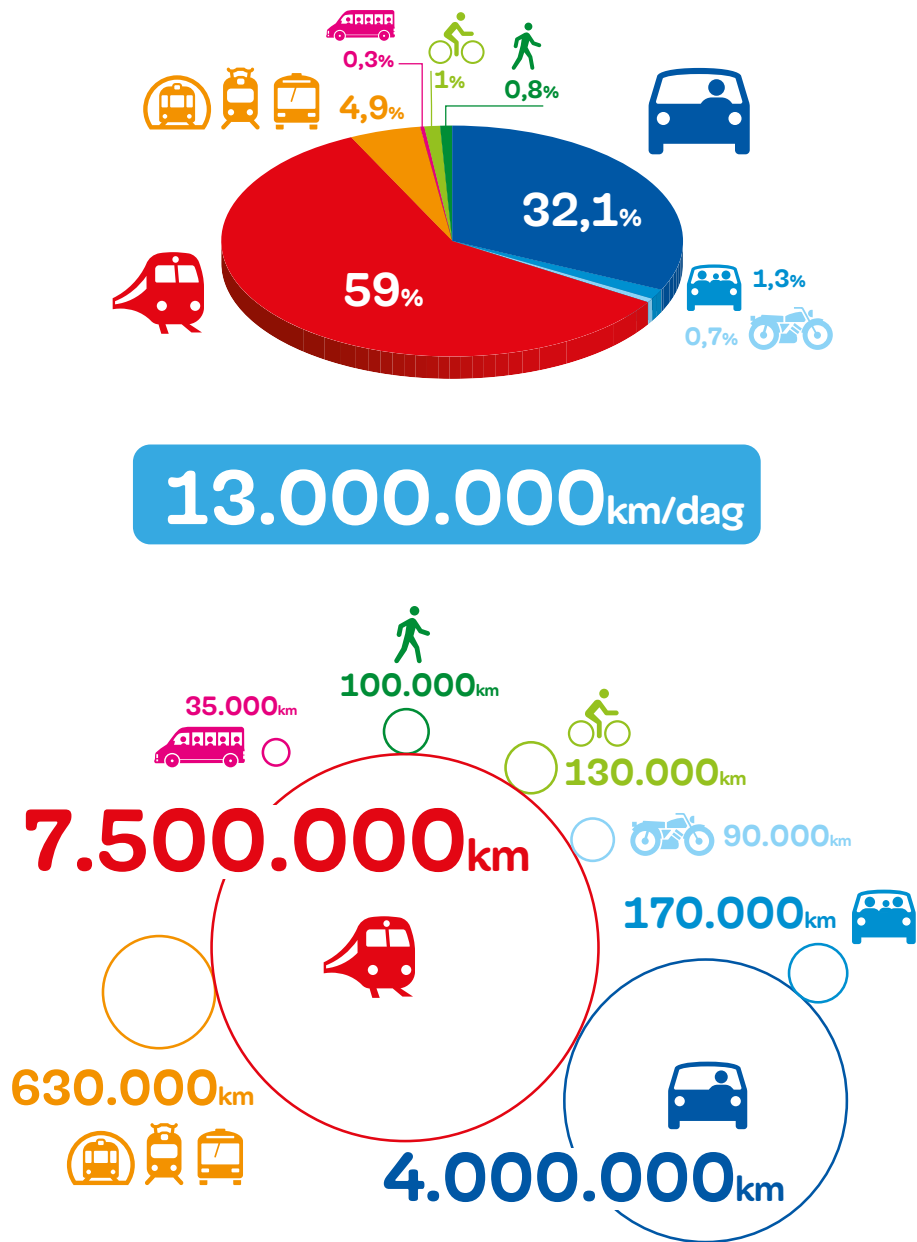
- ▶ **Auto:** het modale aandeel van de auto ligt twee keer lager in Brussel dan in heel België. De dalende trend die zich sinds 9 jaar op Belgisch niveau aftekent, bevestigt zich in Brussel waar deze trend duidelijk sterker is.
- ▶ **Carpool:** het modale aandeel van carpooling ligt twee keer lager in Brussel dan in heel België. De dalende trend in Brussel ligt in de lijn van de Belgische trend.
- ▶ **Motor:** hoewel de motor in Brussel en België hetzelfde modale aandeel optekent, stijgt zijn aandeel in Brussel terwijl dat in de rest van het land daalt. Dat kan het gevolg zijn van de verkeerscongestie.
- ▶ **Trein:** het modale aandeel van de trein ligt drie keer hoger in Brussel dan in heel België. Dat wijst op het zeer specifieke profiel van de bedrijven die de steekproef samenstellen. Een groot deel van de bedrijven zijn gevestigd in zone A met een zeer goede bereikbaarheid met de trein en een werkgelegenheidsgebied op landniveau. Het gebruik van de trein stijgt zowel in Brussel als in heel België, maar met een sterkere groei in Brussel.
- ▶ **Stedelijk openbaar vervoer (Stedelijk OV):** algemeen stijgende trend maar meer uitgesproken in Brussel.
- ▶ **Door het bedrijf georganiseerde shuttle:** algemeen dalende trend.
- ▶ **Fiets:** het modale aandeel van de fiets ligt drie keer lager in Brussel ondanks de dichte stedelijke context. Een verklaring hiervoor is het aanzienlijk fietsgebruik in Vlaanderen (15%). De stijging van het aandeel van de fiets in Brussel ligt in de lijn van een bredere trend op Belgisch niveau.
- ▶ **Verplaatsingen te voet:** tekenen een licht stijging op in Brussel en is op Belgisch niveau nagenoeg onveranderd gebleven.



Figuur 28: Modale verdeling van het woon-werkverkeer, vergelijking tussen de Brusselse en Belgische bedrijven (hoofdvervoerswijze, in % werknemers)

	Brussel 2014	Brussel 2006-2014 (in procentpunten)	België 2014	België 2005-2014 (in procentpunten)
Auto	35,4%	-9,6%	65,6%	-1,2%
Carpool	1,2%	-0,8%	2,9%	-1,8%
Motor	1,2%	+0,3%	1,2%	-0,5%
Trein	36,0%	+4,4%	10,9%	+1,4%
Stedelijk OV	18,8%	+4,2%	6,9%	+1%
Shuttle	0,3%	-0,4%	0,8%	-0,4%
Fiets	3,2%	+1,6%	9,5%	+1,7%
Te voet	3,9%	+0,3%	2,4%	0%

Figuur 29: Modale verdeling van het woon-werkverkeer in aantal km en volumes voertuigenreizigers (hoofdvervoerswijze)



	% volgens # trajecten	% volgens # KM	KM/dag BVP-plichtige bedrijven	Aantal personen BVP-plichtige bedrijven
Auto alleen	35,4%	32,1%	4.000.000	92.700 automobilisten
Carpool	1,2%	1,3%	170.000	2.700 carpoolers
Motor	1,2%	0,7%	90.000	2.900 motorrijders
Trein	36%	59%	7.500.000	93.100 treinreizigers
Stedelijk OV	18,8%	4,9%	630.000	48.500 reizigers
Shuttle	0,3%	0,3%	35.000	700 personen
Fiets	3,2%	1%	130.000	8.300 fietsers
Te voet	3,9%	0,8%	100.000	9.200 stappers
			<b>13.000.000</b>	



Deze gegevens laten een uitsplitsing toe van de modale verdeling volgens het aantal afgelegde km<sup>11</sup>. Met deze benadering kan de milieu impact beter worden beoordeeld. Wij wijzen er nogmaals op dat deze berekening de hoofdvervoerswijze om naar het werk te gaan in aanmerking neemt, waardoor de trein overgewaardeerd wordt t.o.v. de andere vervoerswijzen.

Zo leggen de werknemers van de BVP-plichtige bedrijven dagelijks 13 miljoen km af waarvan 7,5 miljoen met de trein en 4 miljoen met de auto. Wat de verdeling betreft volgens het aantal trajecten, verdubbelt het aandeel van de trein aanzien deze vervoerswijze voor lange afstanden wordt gebruikt. Daarentegen daalt het aandeel van het stedelijk openbaar vervoer en van de actieve vervoerswijzen.

In termen van voertuigenreizigers van de BVP-plichtige bedrijven, die een derde van de Brusselse werkgelegenheid vertegenwoordigen, komen elke dag 93.000 werknemers met de trein alsook 93.000 werknemers met de auto naar Brussel. Het stedelijk openbaar vervoer telt elke dag zowat 50.000 reizigers.

## 4.2 MODALE VERDELING VOLGENS DE BEREIKBAARHEID VAN DE BEDRIJVEN

De bereikbaarheid van de bedrijven met het openbaar vervoer heeft logischerwijs een sterke invloed op de keuze van de vervoerswijze om naar het werk te gaan. Dat geldt in het bijzonder, en zeer logischerwijs, voor het openbaar vervoer maar ook voor de auto.

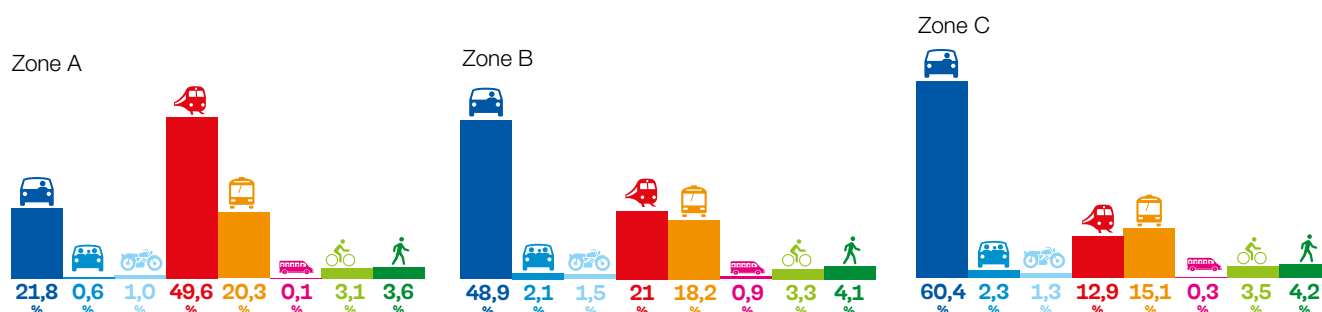
Zo komt in zone A vrijwel één op de twee werknemers met de trein naar het werk en het aandeel van de auto ligt er lager dan het gemiddelde. Hoe minder goed de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, hoe groter het gebruik van de auto. In zone C bedraagt het aandeel van de auto 60% ten opzichte van slechts 25% voor het openbaar vervoer. Van zone A tot zone C verdrievoudigt het aandeel van de auto. Zoals eerder opgemerkt, telt zone C gemiddeld meer werknemers afkomstig uit de rand. Merk op dat carpooling in de zones B en C 2% bedraagt en in zone A vrijwel niet aanwezig is.

Het modale aandeel van de auto stijgt

x3

van zone A tot zone C.

Figuur 30: Modale verdeling van het woon-werkverkeer volgens de bereikbaarheid van de bedrijven met het openbaar vervoer (hoofdvervoerswijze, in % werknemers)



Bereikbaarheid	Auto	Carpool	Motor	Trein	Stedelijk OV	Shuttle	Fiets	Te voet
Zone A	21,8%	0,6%	1,0%	49,6%	20,3%	0,1%	3,1%	3,6%
Zone B	48,9%	2,1%	1,5%	21,0%	18,2%	0,9%	3,3%	4,1%
Zone C	60,4%	2,3%	1,3%	12,9%	15,1%	0,3%	3,5%	4,2%
<b>Gemiddelde</b>	<b>35,4%</b>	<b>1,2%</b>	<b>1,2%</b>	<b>36,0%</b>	<b>18,8%</b>	<b>0,3%</b>	<b>3,2%</b>	<b>3,9%</b>

*Figuur 31: Evolutie van de modale verdeling van het woon-werkverkeer volgens de bereikbaarheid van de bedrijven (in procentpunten, 386 vergelijkbare bedrijven)*

Bereikbaarheid	Evolutie Auto	Evolutie Carpool	Evolutie Trein	Evolutie Stedelijk OV	Evolutie Fiets	Evolutie Te voet
Zone A	-2,8%	-0,2%	+1,7%	+1,2%	+0,4%	-0,1%
Zone B	-2,1%	-0,4%	+1,3%	+0,8%	+0,5%	-0,1%
Zone C	0%	-0,7%	-0,5%	0%	+0,6%	+0,6%
<b>Gemiddelde</b>	<b>-1,9%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>+0,9%</b>	<b>+0,8%</b>	<b>+0,5%</b>	<b>0%</b>

De fiets en de verplaatsingen te voet zijn minder beïnvloed door de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Hun modaal aandeel ligt iets hoger in de zones B en C, wat kan worden verklaard door de kortere woon-werkafstanden in deze zones (gemiddeld 21 km ten opzichte van 27 km in zone A).

Figuur 31 geeft de evolutie weer ten opzichte van 2011 (in procentpunten) voor de 386 vergelijkbare bedrijven.

De evolutie van het modale aandeel verschilt afhankelijk van de bereikbaarheid. In de zones A en B tekenen de auto, de trein en het stedelijk OV een stijging op. In zone C daarentegen zijn het aandeel van de auto en van het openbaar vervoer in 3 jaar nagenoeg onveranderd gebleven, terwijl het aandeel van de trein is gedaald. Uit deze resultaten blijkt dat de bedrijven in de zones A en B een positieve evolutie van hun mobiliteit optekenen, wat niet het geval is voor de bedrijven in zone C.

### 4.3 MODALE VERDELING VOLGENS DE WOONPLAATS VAN DE WERKNEMERS

De woonplaats van de werknemers heeft eveneens een sterke invloed op de keuze van de vervoerswijze.

Het is geen verrassing dat talrijke Brusselse werknemers het stedelijk openbaar vervoer gebruiken om naar het werk te gaan, maar ook de fiets en te voet: één op de 10 Brusselse werknemers gaat te voet naar het werk.

De auto is eveneens een belangrijke vervoerswijze voor de Brusselaars, een derde gaat namelijk met de auto naar het werk. Ondanks de dichtheid van het Brusselse treinnet, kent de trein er slechts een marginaal gebruik. De geleidelijke uitbreiding van het S-net en de opening van nieuwe stations (Tour en Taxis, Mouterij) zouden dit cijfer in de toekomst moeten doen stijgen.

De auto wordt het meest gebruikt door de werknemers van de rand (54%) die daarnaast ook De Lijn gebruiken (4%).

De werknemers van de GEN-kroon en van de rest van België gebruiken hoofdzakelijk de trein, met 65% voor de werknemers van de rest van België. Één op de 3 werknemers gebruikt de auto. Het aandeel van carpooling stijgt naarmate de woon-werk afstand groter wordt en betreft 1,5% van de werknemers afkomstig uit de rest van België. Dit aandeel lijkt marginaal, maar rekening houdend met het aantal afgelegde km door deze werknemers, is de positieve impact van carpooling op het vervoerssysteem groter dan het lijkt.

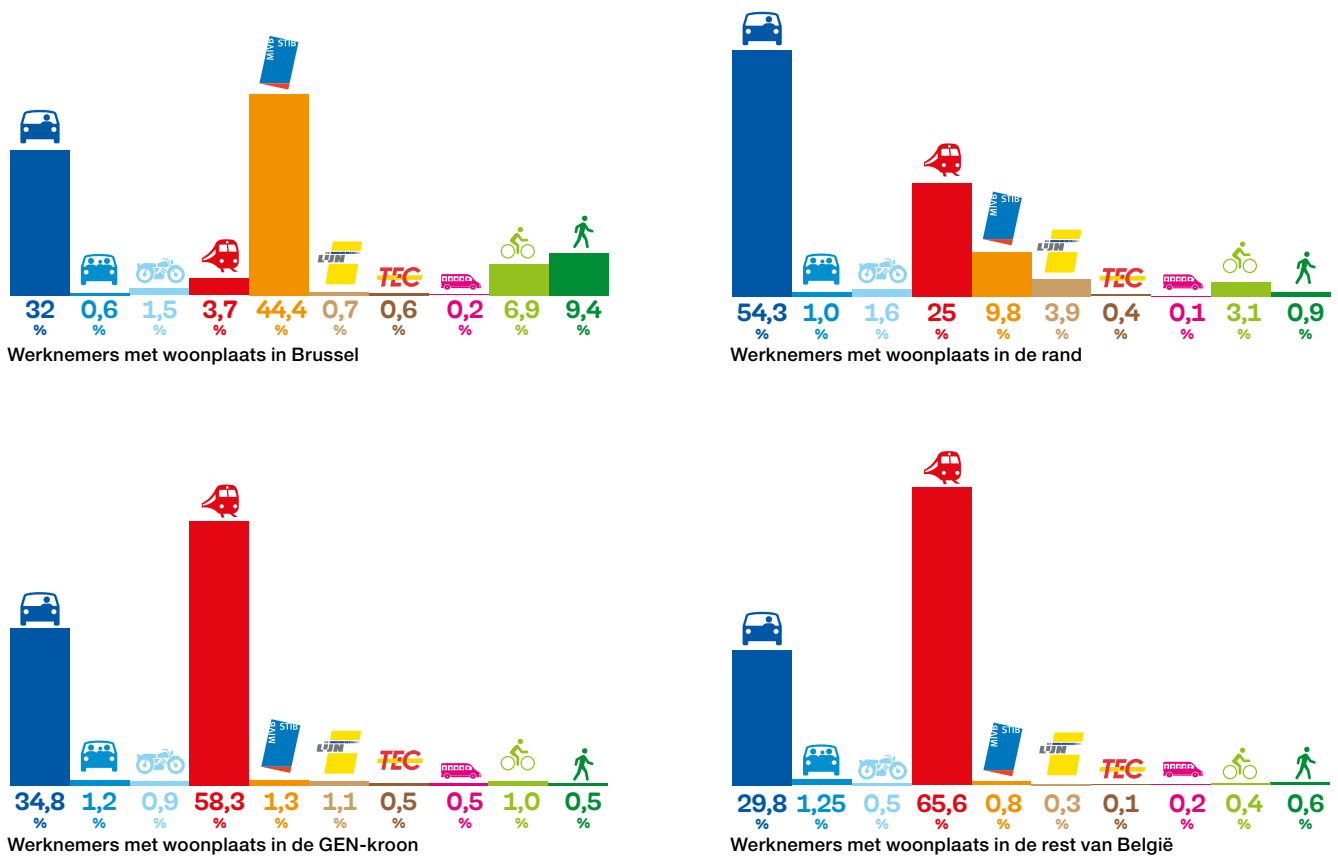
Figuur 33 geeft de evolutie weer ten opzichte van 2011 (in procentpunten) voor de 386 vergelijkbare bedrijven.

De evolutie van het modale aandeel verschilt afhankelijk van de woonplaats van de werknemer. In Brussel tekent de auto een forse daling op, in tegenstelling tot het stedelijk openbaar vervoer dat een opmerkelijke stijging optekent. Het lagere aanbod voor de auto (zich verplaatsen, zich parkeren) en het



Figuur 32: Modale verdeling van het woon-werkverkeer volgens de woonplaats van de werknemers (hoofvervoerswijze, in % werknemers)<sup>12</sup>

IRIS-zone	Auto	Carpool	Motor	Trein	MIVB	De Lijn	TEC	Shuttle	Fiets	Te voet
Brussel	32,0%	0,6%	1,5%	3,7%	44,4%	0,7%	0,6%	0,2%	6,9%	9,4%
Rand	54,3%	1,0%	1,6%	25,0%	9,8%	3,9%	0,4%	0,1%	3,1%	0,9%
GEN-kroon	34,8%	1,2%	0,9%	58,3%	1,3%	1,1%	0,5%	0,5%	1,0%	0,5%
Rest van België	29,8%	1,5%	0,5%	65,6%	0,8%	0,3%	0,1%	0,2%	0,4%	0,6%
<b>Gemiddelde</b>	<b>35,9%</b>	<b>1,0%</b>	<b>1,1%</b>	<b>36,1%</b>	<b>17,1%</b>	<b>1,2%</b>	<b>0,4%</b>	<b>0,3%</b>	<b>3,2%</b>	<b>3,6%</b>



Figuur 33: Evolutie van de modale verdeling van het woon-werkverkeer volgens de woonplaats van de werknemers (in procentpunten, 386 vergelijkbare bedrijven)

IRIS-zone	Evolutie Auto	Evolutie Carpool	Evolutie Trein	Evolutie Stedelijk OV	Evolutie Fiets	Evolutie Te voet
Brussel	-3,3%	-0,2%	-0,1%	+4,5%	+0,8%	-1,6%
Rand	-2,0%	-0,5%	+1,4%	+0,3%	+0,8%	+0,1%
GEN-kroon	-0,6%	-0,6%	+1,2%	-0,1%	+0,2%	0%
Rest van België	-0,8%	-0,5%	+1,8%	-0,7%	+0,2%	-0,1%
<b>Gemiddelde</b>	<b>-1,9%</b>	<b>-0,4%</b>	<b>+1,6%</b>	<b>+1%</b>	<b>+0,4%</b>	<b>-0,6%</b>

hogere MIVB-vervoersaanbod (+12%) kunnen deze cijfers gedeeltelijk verklaren. Het gebruik van de trein stijgt overal, uitgezonderd bij de werknemers die in Brussel wonen.

Figuur 34 geeft de uitsplitsing weer van de gegevens m.b.t. de woon-werkafstand. Hierna lichten wij de specifieke kenmerken toe van elke vervoerswijze:

- ▶ **Verplaatsingen te voet:** gebruikt door 1 op de 3 werknemers die op minder dan 1 km van het werk wonen. Werknemers die verder wonen dan 4 km gaan maar zelden te voet naar het werk.
- ▶ **Fiets:** het gebruik van de fiets bereikt zijn maximum op 3 km van de werkplek (10% van de werknemers). Vervolgens daalt het gebruik geleidelijk aan tot 30 km. Deze lange afstanden worden al vastgesteld op corridors zoals het kanaal of de fietssnelweg Leuven-Brussel. De concrete uitvoering van het fiets-GEN en de democratisering van de elektrische fietsen zouden deze trend kunnen versnellen.
- ▶ **MIVB:** maximaal gebruik tot 4 km van de werkplek en betreft de vervoerswijze van de helft van de werknemers. Vervolgens daalt het gebruik geleidelijk aan tot 15 km.
- ▶ **Auto:** wordt vanaf 7 km de hoofdvervoerswijze om naar het werk te gaan en

betreft vanaf 11 km 57% van de werknemers. Dat stemt overeen met het profiel van de werknemers die in de rand wonen. Vervolgens daalt dit cijfer geleidelijk aan, maar blijft hoog en stabiliseert zich rond 30%. Vanaf 100 km stijgt het gebruik van de auto opnieuw.

- ▶ **Trein:** kent nog een marginaal gebruik op korte afstanden, maar stijgt geleidelijk aan en bereikt vanaf 20 km het niveau van de auto. Vanaf deze drempelafstand wordt de trein de hoofdvervoerswijze. Dat wijst op het profiel van de werknemers die in de GEN-kroon en in de rest van België wonen en over het Belgisch spoornet kunnen beschikken dat rond Brussel geconcentreerd is.

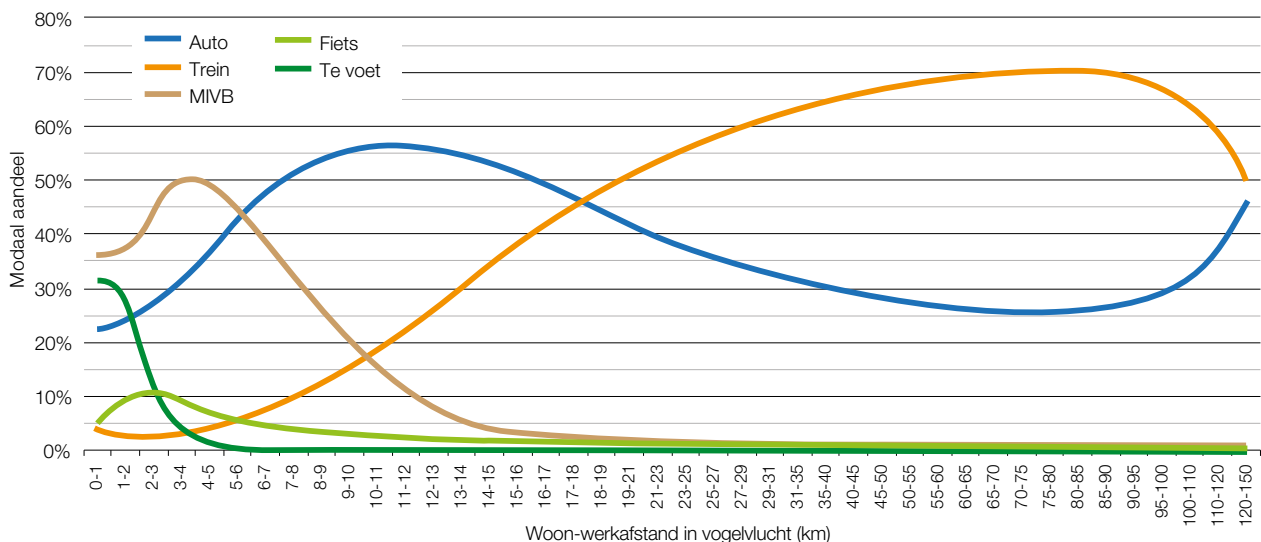
Deze trends per vervoerswijze zijn terugkerend: zij werden al in 2011 vastgesteld, alsook in de gegevens verzameld in het kader van de federale diagnostiek.

#### 4.4 MODALE VERDELING VOLGENS ACTIVITEITENSECTOR

Zoals blijkt uit figuur 35 varieert de modale verdeling sterk afhankelijk van de sector. De cijfers van de figuur zijn in bijlage beschikbaar.

**20 km**  
 Afstand vanaf welke de trein de hoofdvervoerswijze wordt vóór de auto.

Figuur 34: Modale verdeling van het woon-werkverkeer volgens de woon-werkafstand (hoofdvervoerswijze, in % werknemers)



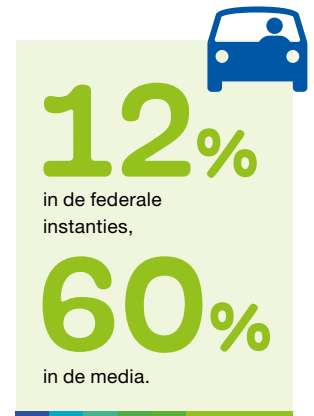
De sectoren werden ingedeeld in stijgende volgorde van het aandeel van de auto. In de sector van de federale en gewestelijke overheden is het modale aandeel van de auto klein, van 12 tot 22%. In de sector van de media stijgt dit aandeel echter tot 60%. De Europese instellingen kenmerken zich door een zeer groot aandeel van de actieve vervoerswijzen (te voet en fiets), wat wijst op hun beperkt werkgelegenheidsgebied maar ook op sociaal-culturele dimensies (onder meer Scandinavische en Nederlandse werknemers met een zeer hoog fietsgebruik).

De sector van de industrie onderscheidt zich door een hoog gebruik van carpooling (13% van de werknemers) en van door de werkgever georganiseerde shuttles (11%).

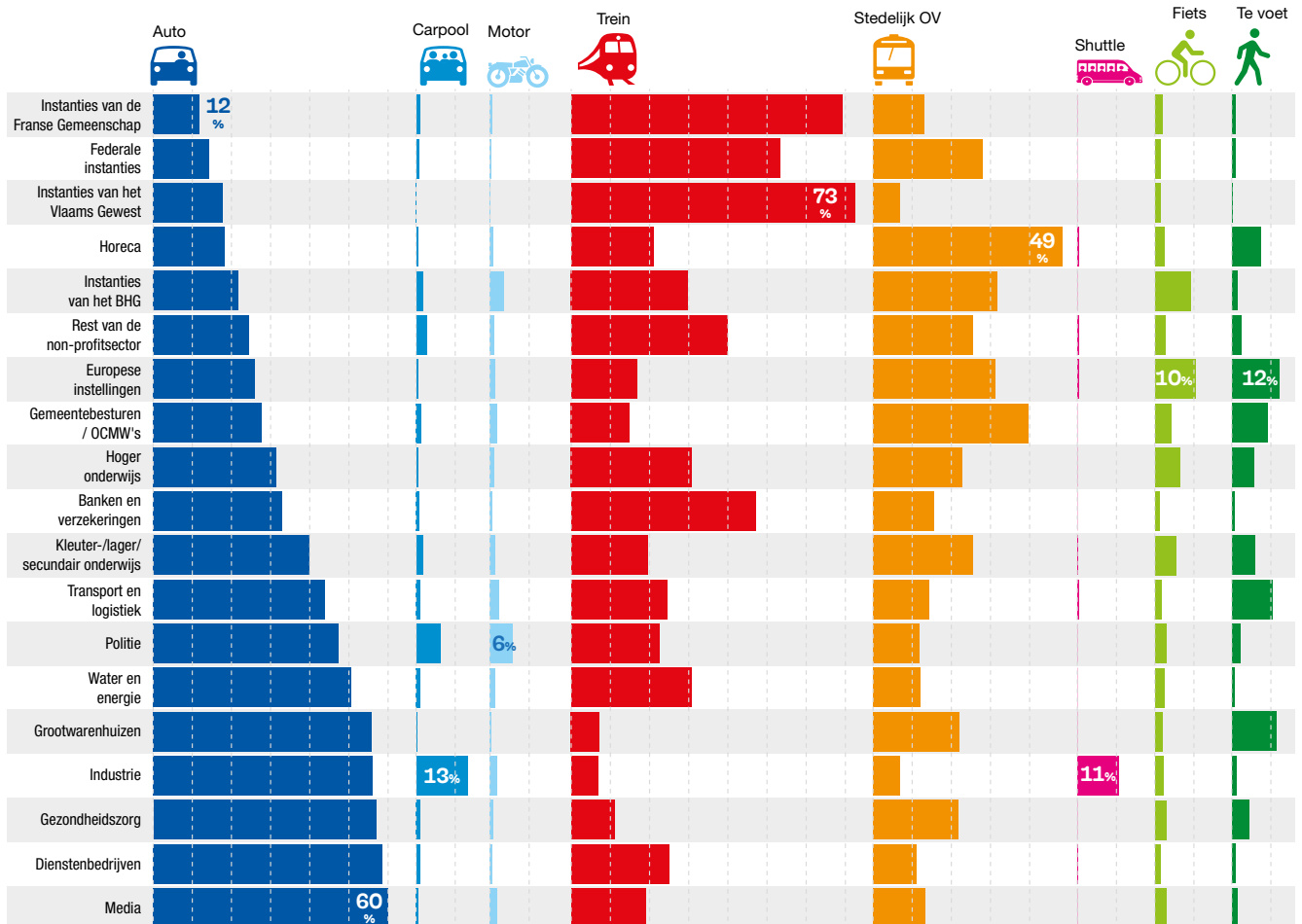
De sector van de politie onderscheidt zich eveneens door een hoog gebruik van carpooling (6% van de werknemers), wat kan worden verklaard door het percentage werknemers dat in shifts werkt.

Dit verband tussen sector en modale verdeling vindt zijn verklaring onder meer in de eerder toegelichte geografische factoren: de locatie van de bedrijven en de woonplaats van de werknemers. Zo zijn de sectoren van de gewestelijke, federale en Europese overheden hoofdzakelijk gelegen in zone A, wat het hoge modale aandeel van de trein gedeeltelijk verklaart.

Andere interne sectorfactoren (onder meer de bedrijfswagen) hebben eveneens een invloed op de mobiliteit. Hoofdstuk 7 gaat hier dieper op in.



Figuur 35: Modale verdeling van het woon-werkverkeer volgens activiteitensector (hoofvervoerswijze, in % werknemers)





## 5. De beroepsverplaatsingen

Dit hoofdstuk behandelt de beroepsverplaatsingen, d.w.z. de verplaatsingen van de werknemers voor beroepsdoeleinden met uitzondering van hun woon-werkverplaatsingen. Dat kan bijvoorbeeld een vergadering zijn buiten het bedrijf.

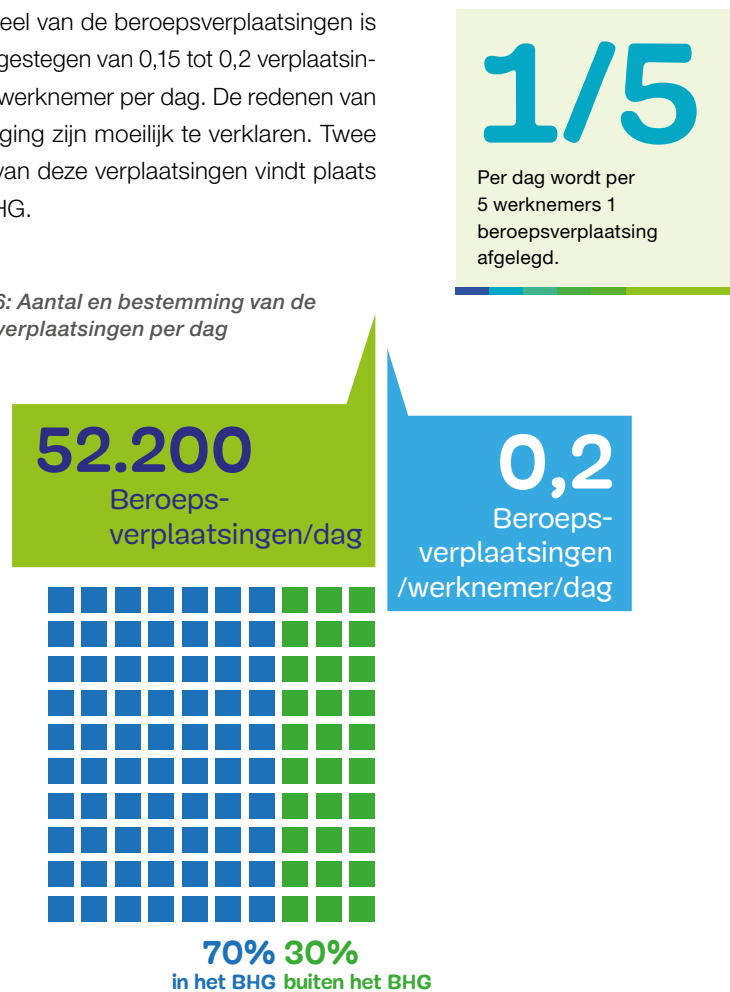
Deze verplaatsingen zijn minder regelmatig dan de woon-werkverplaatsingen: de plaats van vertrek en bestemming, de vervoerswijze en het uur van de dag zijn gevarieerder. Voor de bedrijven is het moeilijker om hier betrouwbare gegevens over te verzamelen. Ze moeten dus met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

De bedrijven hebben een schatting gegeven van het aantal beroepsverplaatsingen dat zij per dag genereren.

De bedrijven van de steekproef hebben in totaal 52.200 beroepsverplaatsingen gegenereerd, wat per dag één verplaatsing per vijf werknemers vertegenwoordigt. Geëxtrapoleerd naar alle BVP-plichtige bedrijven in Brussel, komt dat neer op 60.000 beroepsverplaatsingen per dag, of een kwart van de woon-werkverplaatsingen (rekening houdend met een aanwezigheidsgraad van 85%).

Dit aandeel van de beroepsverplaatsingen is in 3 jaar gestegen van 0,15 tot 0,2 verplaatsingen per werknemer per dag. De redenen van deze stijging zijn moeilijk te verklaren. Twee derden van deze verplaatsingen vindt plaats in het BHG.

Figuur 36: Aantal en bestemming van de beroepsverplaatsingen per dag



### Kerngegevens

- ▶ De bedrijven van de steekproef genereren 52.000 beroepsverplaatsingen per dag of vier keer minder dan de woon-werkverplaatsingen.
- ▶ Deze verplaatsingen vinden grotendeels plaats in het BHG.
- ▶ Een op de twee beroepsverplaatsingen wordt met de auto afgelegd.
- ▶ De sectoren van de lokale overheden, de banken en verzekeringen en de energie genereren veel beroepsverplaatsingen, in tegenstelling tot de sectoren van de industrie, de gezondheidszorg en de horeca die weinig verplaatsingen genereren.

Figuur 37 geeft de vervoerswijzen weer waarmee de beroepsverplaatsingen worden afgelegd, uitgesplitst volgens de bereikbaarheid van de bedrijven.

De bereikbaarheid heeft weinig invloed op het aandeel van de beroepsverplaatsingen, maar wel op de vervoerswijze. Sommige bedrijven stellen op de werkplek dienstwagens ter beschikking van de werknemers voor hun beroepsverplaatsingen. Dat biedt het voordeel dat de werknemer niet met zijn eigen auto naar het werk hoeft te komen.

Het gebruik van de auto is omgekeerd evenredig aan de bereikbaarheid: drie kwart van de beroepsverplaatsingen in zone C wordt afgelegd met de auto (dienstwagens inbegrepen), ten opzichte van een derde in zone A. Het openbaar vervoer wordt minder gebruikt dan voor de woon-werkverplaatsingen, maar betreft niettemin 3 op de 10 beroepsverplaatsingen in zone A. De verplaatsingen te voet zijn er eveneens een belangrijke vervoerswijze (25% van de beroepsverplaatsingen).

Dit overwicht van de verplaatsingen te voet in zone A kan worden verklaard door de nabijheid van de bedrijven in deze zone. De federale en gewestelijke overheden hebben de neiging zich dicht bij elkaar alsook dicht bij de besluitvormingscentra (parlementen) te

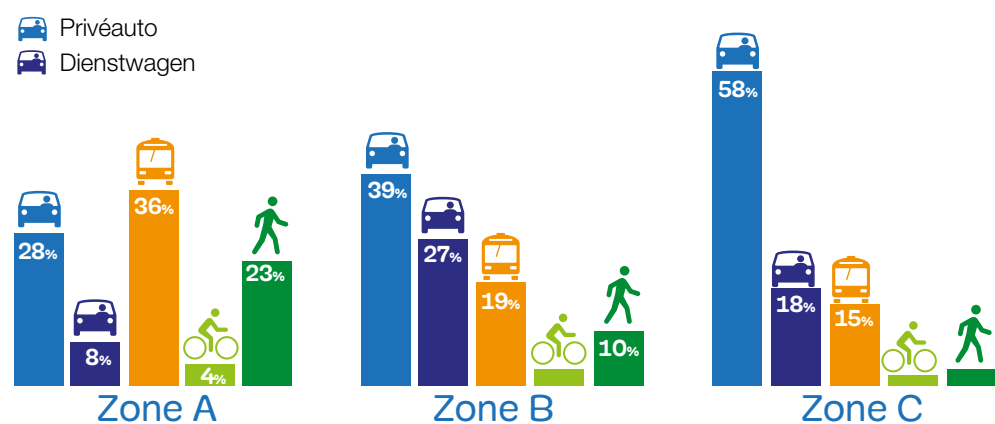
vestigen. De sector van de banken en verzekeringen, met een sterke aanwezigheid in zone A, beschikt bovendien over verschillende vestigingen binnen loopafstand (verplaatsingen binnen het bedrijf).

De beroepsverplaatsingen houden direct verband met de activiteit van de bedrijven en variëren afhankelijk van de sector. De figuren 38, 39 en 40 delen de sectoren in volgens het aandeel van de beroepsverplaatsingen met vermelding van de bestemming en de vervoerswijze.

De lokale overheden (gemeentebesturen, politie) tellen veel beroepsverplaatsingen: 1 op de 2 werknemers per dag. Deze verplaatsingen vinden uitsluitend plaats in het BHG met een aanzienlijk gebruik van de auto (dat nodig kan zijn om beroepsredenen zoals een dringende interventie of het vervoer van materieel) alsook van de verplaatsingen te voet.

De sectoren van de banken en verzekeringen en van water en energie tellen eveneens meer beroepsverplaatsingen dan het gemiddelde: 1 op de 3 werknemers per dag. De sector van water en energie legt meer verplaatsingen af buiten het Gewest dan het gemiddelde, wat het hogere gebruik van de auto kan verklaren (83%). Daarentegen leggen de banken en verzekeringen veel verplaatsingen af binnen het

Figuur 37: Modale verdeling van de beroepsverplaatsingen per bereikbaarheidszone







Gewest, tussen hun vestigingen, wat het het hoge aandeel van de verplaatsingen te voet verklaart (28%). Dezelfde vaststelling geldt voor de Europese instellingen die trouwens het grootste aandeel optekenen van de verplaatsingen met de fiets, gedeeltelijk afgelegd met dienstdiensten.

De sectoren die weinig beroepsverplaatsingen tellen, zijn het kleuter-/lager/secundair onderwijs, de grootwarenhuizen, de horeca, de gezondheidszorg en de industrie, wat logisch is voor hun hun activiteit.

Het gebruik van de eigen auto (bedrijfswagen inbegrepen) ligt het hoogst in de dienstenbedrijven wat direct verband houdt met hun commerciële activiteiten, die zich niet beperken tot het BHG.

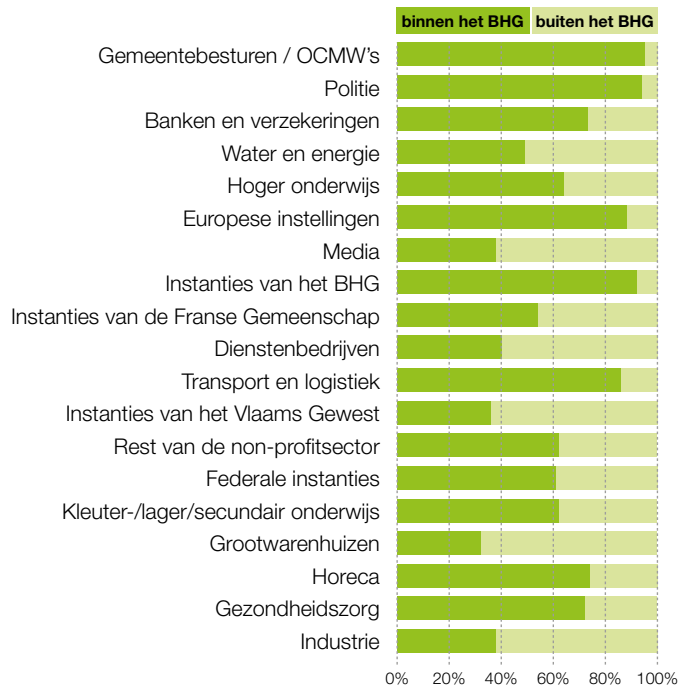
*Het personeel van de zetel van het Rode Kruis moet regelmatig deelnemen aan vergaderingen in het Brussels Gewest. Wij moedigen hun aan het openbaar vervoer te gebruiken om zich in Brussel te verplaatsen en stellen hiervoor aan het onthaal gratis tickets voor het openbaar vervoer ter beschikking. Tram 4 loopt vóór ons gebouw.*

**Rode Kruis,  
Isabelle Brouwers,  
Verantwoordelijke vrijwilligerswerk**

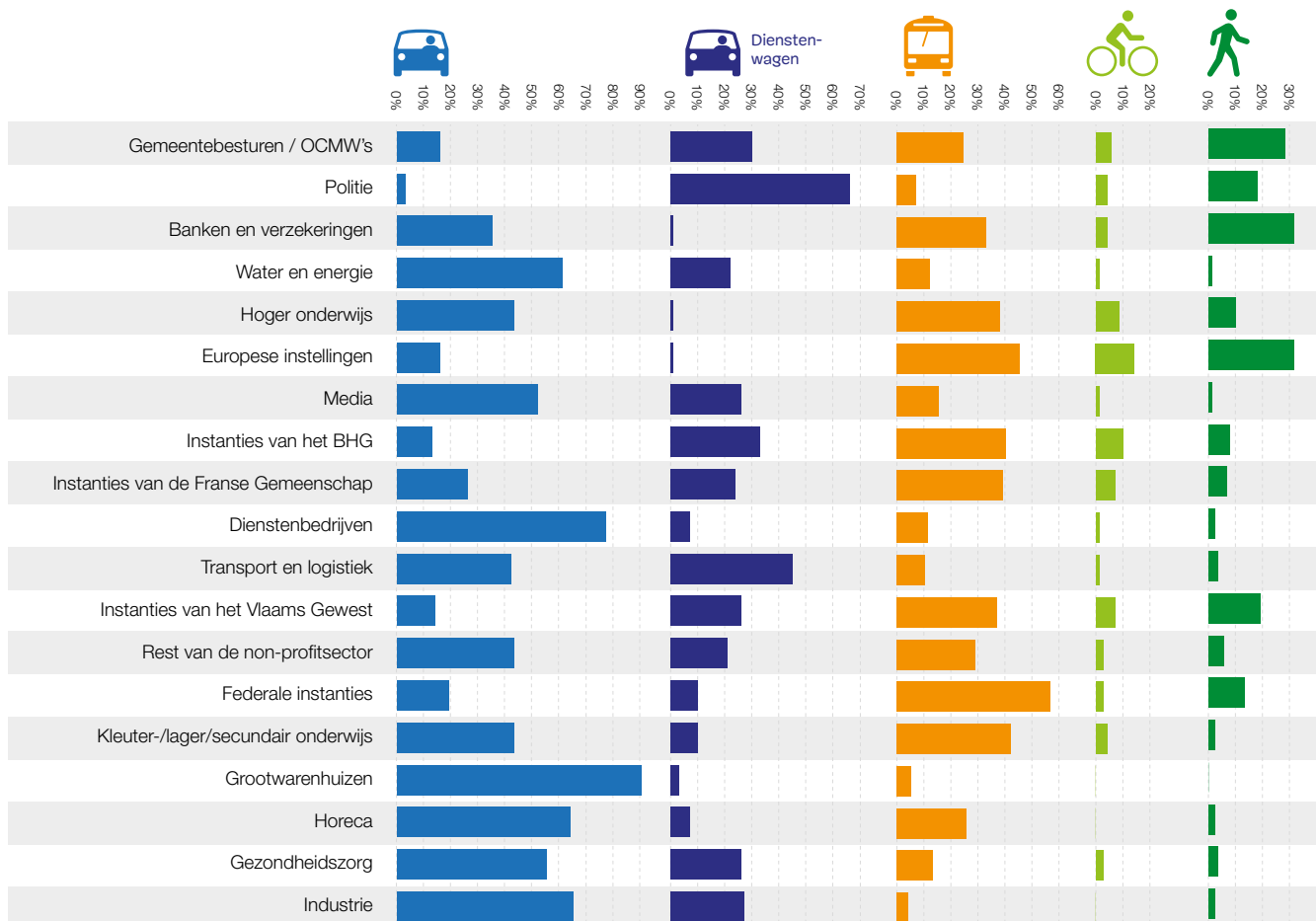
**Figuur 38: Aantal beroepsverplaatsingen per werknemer**



Figuur 39: Percentage beroepsverplaatsingen binnen en buiten het BHG



Figuur 40: Aandeel van de beroepsverplaatsingen per vervoerswijze volgens activiteitensector



## 6. De bezoekers

Dit hoofdstuk behandelt de verplaatsingen van de door de bedrijven ontvangen bezoekers.

De bedrijven hebben een schatting gegeven van het aantal bezoekers dat zij per dag ontvangen, alsook hun vervoerswijze en herkomst<sup>13</sup>. Net zoals voor de beroepsverplaatsingen moeten deze gegevens met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, gezien het moeilijker is voor de bedrijven om hierover betrouwbare cijfers door te geven. Figuur 41 geeft een beknopte weergave van deze gegevens. De volledige gegevens zijn beschikbaar in figuur VIII in bijlage.

De bedrijven ramen het aantal bezoekers op 211.000, of 8 bezoekers voor 10 werknemers. Voor alle BVP-plichtige bedrijven (extrapolatie) bedraagt dit cijfer meer dan 240.000 bezoekers. De verplaatsingen van de bezoekers genereren in aantal trajecten bijna evenveel mobiliteit als het woon-werkverkeer.

Ten opzichte van 2011 is het aandeel van de bezoekers in 3 jaar gestegen van 0,7 tot 0,8 bezoekers per werknemer. Wij beschikken niet over elementen die deze stijging kunnen verklaren.

De hoofdvervoerswijze van de bezoekers is het openbaar vervoer (43%), gevolgd door de auto (36% van de bezoekers). Het modale aandeel van de verplaatsingen te voet bedraagt 15%. Net zoals voor het woon-werkverkeer, zijn het aandeel van de auto en van het openbaar vervoer sterk afhankelijk van de bereikbaarheidszone. Het gebruik van auto's is slechts tot een paar sectoren beperkt (scholen, Europese en federale instellingen, media en industrie). Twee derde van de bezoekers is afkomstig uit het Gewest.

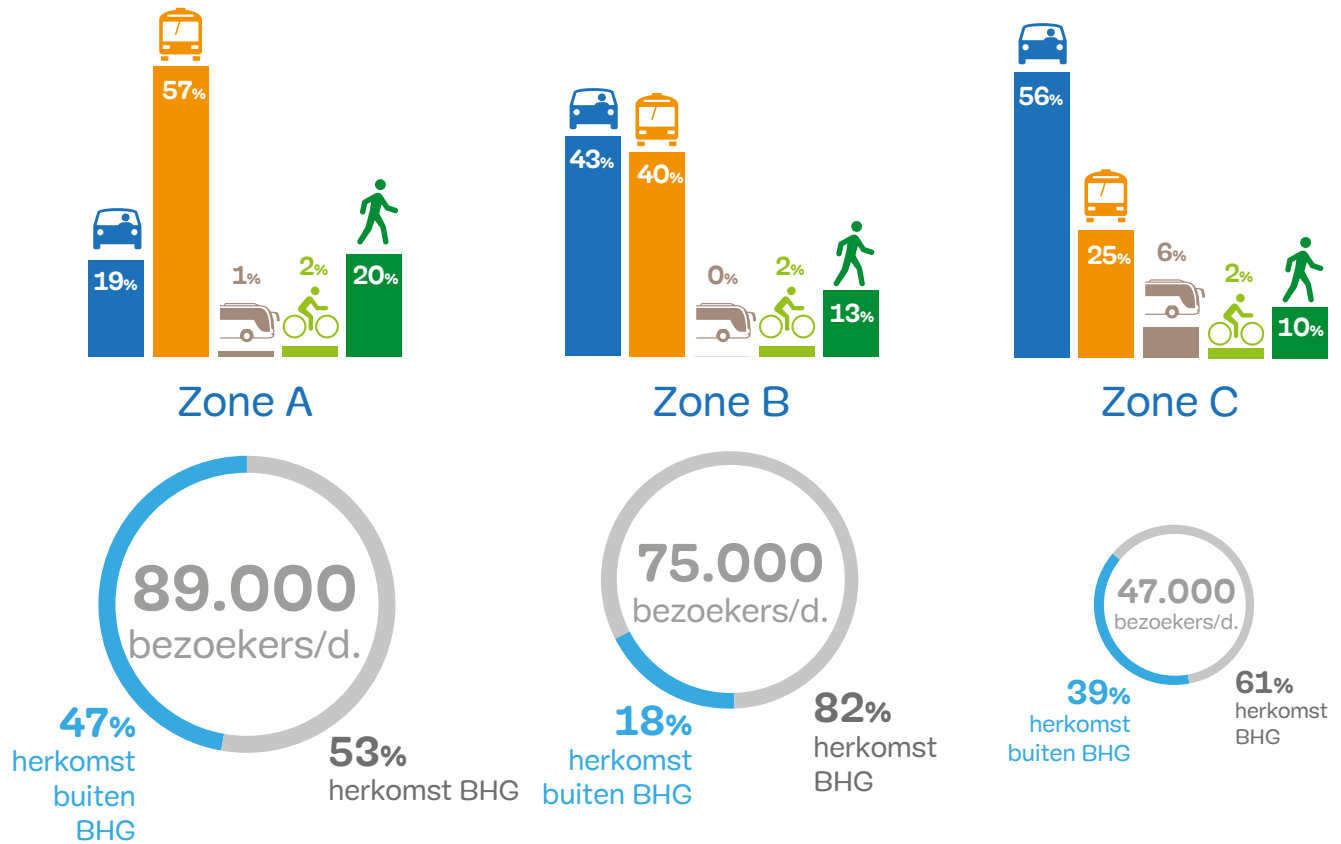
De bedrijven gevestigd in zone A tellen minder bezoekers, terwijl de bedrijven gevestigd in de zones B en C meer dan één bezoeker per dag per werknemer tellen. In deze bedrijven ligt het aantal verplaatsingen van de bezoekers hoger dan het aantal woon-werkverplaatsingen. Dat betekent niet noodzakelijkerwijs dat zij een grotere impact hebben op de mobiliteit, want zij hebben een kleiner ruimtelijk bereik (35% van de bezoekers komt van buiten het BHG ten opzichte van 66% voor de werknemers).



### Kerngegevens

- ▶ De bedrijven van de steekproef ontvangen 211.000 bezoekers per dag, of 8 bezoekers per 10 werknemers.
- ▶ In aantal trajecten genereren deze verplaatsingen bijna evenveel mobiliteit als de woon-werkverplaatsingen.
- ▶ Twee derde van de bezoekers is afkomstig uit het Gewest.
- ▶ De bezoekers verplaatsen zich grotendeels met het openbaar vervoer (43%) en de auto (36%).
- ▶ De sectoren van de grootwarenhuizen en het onderwijs (grotendeels gevestigd in de zones B en C) tekenen een groot aantal bezoekers op (respectievelijk 15 klanten/werknemer en 6 leerlingen-studenten/werknemer).

Figuur 41: Aantal bezoekers per dag volgens de bereikbaarheid van de bedrijven, vervoerswijze en herkomst



De grootwarenhuizen  
verwelkomen

**15**

bezoekers/dag/werknemer,  
terwijl  
het hoger onderwijs er

**6**

aantrekt.

De verplaatsingen van de bezoekers variëren eveneens afhankelijk van de activiteitensector. Figuur 42 geeft het detail weer van het aandeel van de bezoekers per activiteitensector. De grootwarenhuizen en het onderwijs verwelkomen logischerwijs talrijke bezoekers (klanten / studenten / leerlingen). Het feit dat deze bedrijven in de zones B en C gevestigd zijn, verklaart het grotere aandeel bezoekers dat deze twee zones optekenen. Merk in deze context op dat het Gewest het probleem van de woon-schoolverplaatsingen aanpakt via de

schoolvervoerplannen (SVP) en de verplichting een prediagnose schoolmobiliteit uit te voeren.

De sectoren van de industrie, de banken en verzekeringen, transport en logistiek verwelkomen zeer weinig bezoekers.

De vervoerswijze en de herkomst van de bezoekers per activiteitensector zijn weergegeven in figuur VII in bijlage.

Figuur 42: Aantal bezoekers per dag volgens activiteitensector

Sector	# bezoekers	bezoekers / werknemer
Grootwarenhuizen	71.330	15,58
Hoger onderwijs	60.924	6,14
Kleuter-/lager/secundair onderwijs	6.697	2,66
Horeca	3.425	1,69
Gezondheidszorg	29.828	1,02
Rest van de non-profitsector	5.764	0,81
Gemeentebesturen / OCMW's	7.154	0,60
Politie	1.412	0,39
Federale instanties	10.520	0,21
Europese instellingen	4.192	0,16
Instanties van het BHG	924	0,15
Andere	71	0,14
Water en energie	1.075	0,13
Instanties van het Vlaams Gewest	1.023	0,13
Dienstenbedrijven	3.458	0,12
Media	477	0,11
Instanties van de Franse Gemeenschap	94	0,09
Industrie	394	0,08
Banken en verzekeringen	1.755	0,05
Transport en logistiek	684	0,04
<b>Totaal</b>	<b>211.201</b>	<b>0,80</b>



**P**  
Grand Place  
Grote Markt  
Interparking



# 7. Parkeergelegenheid, bedrijfswagens, werktijden

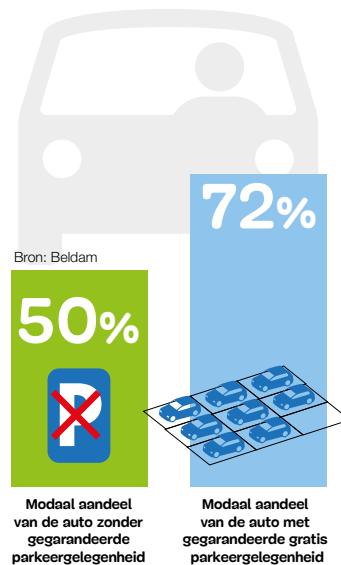
Dit hoofdstuk behandelt drie essentiële aspecten die een invloed hebben op de door de bedrijven gegenereerde mobiliteit: de parkeergelegenheid, de bedrijfswagens en de werktijden van de werknemers.

## 7.1 PARKING VOOR WAGENS

Uit diverse studies blijkt dat de beschikbaarheid van een parkeerplaats op de bestemming een beslissende factor is bij de keuze van de vervoerswijze: wanneer parkeergelegenheid gegarandeerd is, ligt het gebruik van de auto hoger en omgekeerd. Volgens Kaufmann et al.<sup>14</sup>, kan gemakkelijke parkeergelegenheid het modale aandeel van de auto doen stijgen tot 80%; in moeilijke parkeeromstandigheden daalt dit aandeel met 20 procentpunten. Uit een studie van Jemelin<sup>15</sup> blijkt dat in de steden van Lausanne en Genève het effect van de parking op het modale aandeel des te sterker is naarmate de dichtheid van de bebouwing. Buiten de agglomeratie doet de beschikbaarheid van parkeergelegenheid het modale aandeel stijgen met 50%. In het stadscentrum verdrievoudigt dit aandeel wanneer parkeergelegenheid beschikbaar is. De BELDAM-enquête komt tot dezelfde conclusies voor België in 2010: zonder gegarandeerde parkeergelegenheid bedraagt het modale aandeel van de auto in het woon-werkverkeer 50%, met

gratis parkeergelegenheid stijgt dit aandeel tot 72%. Ten slotte blijkt uit de BVP-balans 2006 uitgevoerd door Leefmilieu Brussel dat in de BVP-plichtige bedrijven de terbeschikkingstelling van parkeergelegenheid gepaard gaat met een hoger modaal aandeel van de auto, in het bijzonder in zone A.

*Figuur 43: Modaal aandeel van de auto om naar het werk te gaan volgens de beschikbaarheid van parkeergelegenheid*



# x3

In het stadscentrum verdrievoudigt het modale aandeel van de auto wanneer parkeergelegenheid beschikbaar is.

De bedrijven van de steekproef beschikken over

# 102.000

parkeerplaatsen.

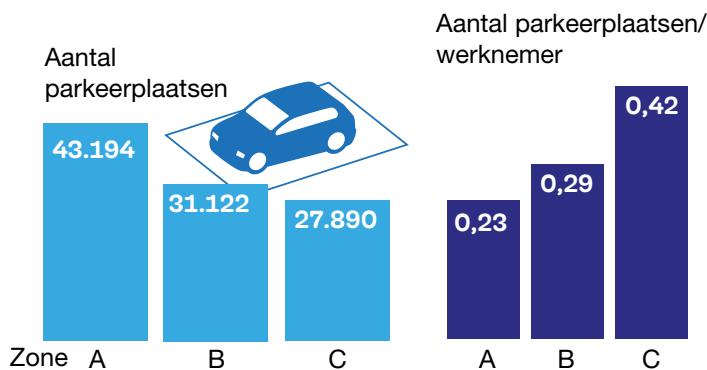
### Kerngegevens

- ▶ Uit meerdere studies blijkt dat de beschikbaarheid van parkeergelegenheid op de werkplek het gebruik van de auto bevordert, vooral in het stadscentrum.
- ▶ De bedrijven beschikken over 102.000 autoparkeerplaatsen, die grotendeels gereserveerd zijn voor de werknemers. De private sector beschikt over meer parkeerplaatsen dan het gemiddelde.
- ▶ De bedrijven beschikken over 19.000 fietsparkeerplaatsen, of 7 parkeerplaatsen per 100 werknemers.
- ▶ 12% werknemers heeft een bedrijfswagen tot zijn beschikking (30.000 bedrijfswagens). Dit aandeel is gestegen ten opzichte van 2011, onder meer via de cafetariaplannen en het mobiliteitsbudget. Een mobiliteitsbudget betekent niet noodzakelijkerwijs een stijging van het modale aandeel van de auto.
- ▶ De werknemers hebben grotendeels een glijdende werktijdregeling wat voordelig is voor alle vervoerswijzen.

Figuur 44: Aantal en bestemming van de parkeerplaatsen volgens de bereikbaarheid van de bedrijven

Het aandeel van de gereserveerde parkeerplaatsen voor de werknemers bedraagt

**3 per 10**



Bereikbaarheid	# parkeerplaatsen	Parkeergelegenheid werknemers	Parkeergelegenheid bezoekers	Parkeergelegenheid dienstwagens	Parkeergelegenheid vrachtwagens
Zone A	43.194	79%	15%	5%	1%
Zone B	31.122	61%	31%	5%	3%
Zone C	27.890	70%	24%	3%	2%
<b>Totaal</b>	<b>102.206</b>	<b>71%</b>	<b>22%</b>	<b>5%</b>	<b>2%</b>

Figuur 44 geeft het aantal beschikbare parkeerplaatsen weer en hun verdeling volgens het gebruik, uitgesplitst per bereikbaarheidszone.

De bedrijven van de steekproef beschikken over 102.000 autoparkeerplaatsen. Sinds 2011 en zelfs sinds 2005 is dit cijfer nagenoeg onveranderd gebleven. Alle BVP-plichtige bedrijven met meer dan 100 werknemers beschikken dus over 118.000 parkeerplaatsen (extrapolatie).

De bestemming van de parkeerplaatsen varieert volgens de bereikbaarheid. Algemeen genomen, zijn de parkeerplaatsen grotendeels bestemd voor de werknemers. In zone A is 80% van de parkeerplaatsen gereserveerd voor de werknemers. In de zones B en C stijgt het aandeel van de parkeerplaatsen voor de bezoekers, wat logisch is rekening houdend met de aanwezigheid van bedrijven die veel bezoekers ontvangen.

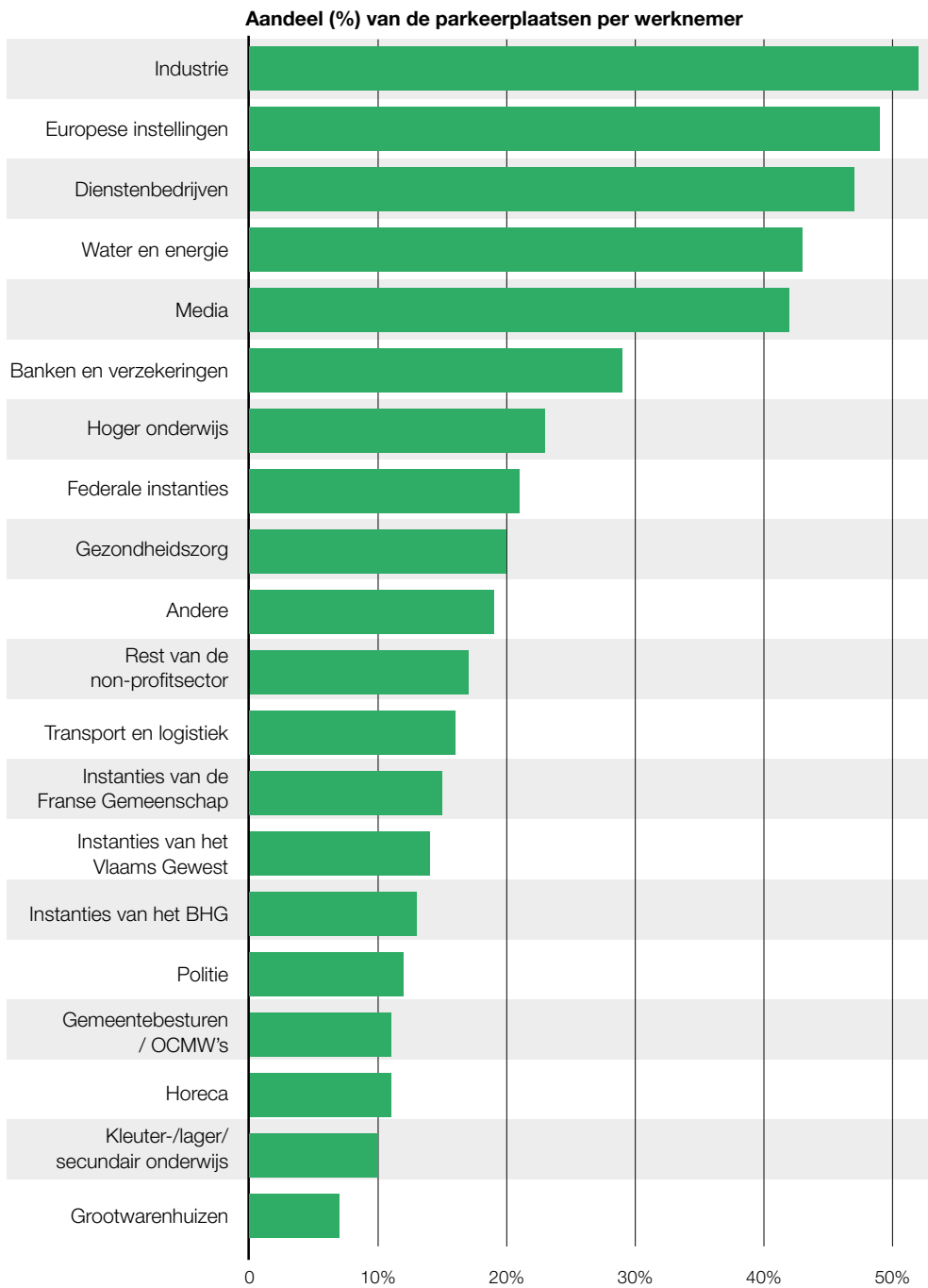
Hierna stellen wij het aandeel parkeerplaatsen per werknemer voor. Zo kan binnen een bedrijf of sector het beschikbare parkeerpercentage worden gemeten.

Het aandeel gereserveerde parkeerplaatsen voor de werknemers bedraagt gemiddeld 3 per 10 werknemers. Afhankelijk van de bereikbaarheid kan dit aandeel dubbel zo hoog zijn. 2 parkeerplaatsen per 10 werknemers in zone A, 4 parkeerplaatsen per 10 werknemers in zone C.

Ten opzichte van 2011 is het aantal parkeerplaatsen voor werknemers stabiel gebleven (3 parkeerplaatsen per 10 werknemers in 2011). Merk op dat de inwerkingtreding van het BWLKE (reglementering van het aantal parkeerplaatsen voor kantoren sinds 2014) deze cijfers bij de volgende BVP-balans kunnen veranderen.



Figuur 45: Aantal parkeerplaatsen en aandeel per werknemer volgens activiteitensector



Figuur 45 geeft deze gegevens weer per activiteitensector. De sectoren zijn ingedeeld volgens het aantal parkeerplaatsen per werknemer.

Het aantal parkeerplaatsen per werknemer varieert sterk afhankelijk van de activiteitensector. De private sector heeft meer parkeerplaatsen dan het gemiddelde (tot

1 parkeerplaats per 2 werknemers in de industriesector). De publieke sector heeft minder parkeerplaatsen per werknemer dan het gemiddelde, met uitzondering van de Europese instellingen (1 parkeerplaats per 2 werknemers).

## 7.2 FIETSENSTALLING

De beschikbaarheid van een fietsenstalling is een basiselement van een stimuleringsbeleid ter bevordering van de fiets als vervoerswijze om naar het werk te gaan. In dit opzicht betreft het een verplichte maatregel van het BVP. Zo moeten de bedrijven, sinds 2011 een fietsenstalling ter beschikking stellen die voldoende groot is om de fietsers naar het bedrijf op te vangen (werknemers én bezoekers), vermeerderd met 20%. De stalling mag ook niet kleiner zijn dan 1/5 van het aantal autoparkeerplaatsen.

Figuur 46 geeft deze gegevens weer voor de gehele steekproef.

De bedrijven van de steekproef stellen in totaal 19.300 fietsparkeerplaatsen ter beschikking. Geëxtrapoleerd zijn dat 22.200 fietsparkeerplaatsen voor alle BVP-plichtige bedrijven. Dat stemt overeen met een gemiddelde van 7 fietsparkeerplaatsen per 100 werknemers. Dit aandeel ligt duidelijk lager dan het aandeel van de autoparkeerplaatsen (30 plaatsen per 100 werknemers), maar de modale aandelen van deze twee vervoerswijzen zijn amper vergelijkbaar (35% voor de auto en 3% voor de fiets).

De evolutie ten opzicht van 2011 is positief: de fietsparkeerplaatsen zijn gestegen (5,8 plaatsen per 100 werknemers in 2011 en 7,3 plaatsen in 2014, of een stijging van 25%) in lijn met de vraag (1,9 parkeerplaatsen per fietser in 2011 en 2,3 in 2014).

Wij hebben de totale vraag naar fietsparkeerplaatsen voor de steekproef berekend, door de werknemers en bezoekers te groeperen die de fiets gebruiken. Dat vertegenwoordigt zowat 14.000 fietsers<sup>16</sup>. Door de verplichting van 20% extra parkeerplaatsen in aanmerking te nemen (een "buffercapaciteit" om in de zomerperiode aan de gebruikspieken tegemoet te komen) ligt voor de gehele steekproef het fietsparkeeraanbod in lijn met de vraag. De huidige vraag vermeerderd met 20% stemt overeen met 87% van het aanbod. Indien het aandeel van de fiets met hetzelfde tempo als in 2011-2014 blijft stijgen, zal in 2017 de vraag het aanbod fietsenstallingen overtreffen.

De overeenstemming tussen vraag en aanbod is echter een oefening die op niveau van het bedrijf moet worden uitgevoerd om eveneens de kwaliteit van de fietsenstallingen in aanmerking te nemen (soort fietsbeugel, toegankelijkheid van de parking, enz.).

Figuur 46: Aantal fietsparkeerplaatsen voor alle bedrijven van de steekproef



Figuur 47: Vergelijking van vraag en aanbod van fietsparkeerplaatsen



### 7.3 BEDRIJFSWAGENS

De bedrijven van de steekproef hebben het aantal bedrijfswagens meegedeeld dat zij ter beschikking stellen van hun werknemers. Figuur 48 geeft per activiteitssector het aantal bedrijfswagens en het aandeel per werknemer weer.

De bedrijven van de steekproef stellen 30.000 bedrijfswagens ter beschikking van hun werknemers. Geëxtrapoleerd naar alle BVP-plichtige bedrijven bedraagt dit cijfer 35.000 bedrijfswagens.

Het aantal bedrijfswagens tekent een stijging op met een aandeel van vrijwel 12% van de werknemers in 2014 ten opzichte van 10% in 2011. Merk op dat dit aandeel tussen 2006 en 2011 nagenoeg onveranderd was gebleven, maar ook dat het parkeeraanbod in de periode 2011-2014 nagenoeg onveranderd is gebleven. Overigens is het aandeel van de auto in 3 jaar met 6% gedaald (van 38% tot 35%).

Wij stellen vast dat het gebruik van bedrijfswagens sterk varieert afhankelijk van de sector, met een duidelijk verschil tussen de private en de publieke sector. In de sector van water en energie betreffen de bedrijfswagens vrijwel 1 op de 2 werknemers, terwijl die in de publieke sector niet noemenswaardig of onbestaand zijn.

De evolutie van de bedrijfswagens in drie jaar is eveneens sterk afhankelijk van de sector. De sectoren van de grootwarenhuizen, transport en logistiek, de media, de banken en verzekeringen, en water en energie hebben hun aandeel van bedrijfswagens in drie jaar sneller zien stijgen dan het gemiddelde. Dan kan onder meer worden verklaard door de invoering vanaf 2011 van de “cafetariaplannen” (zie het kader).

**+13%**

Stijging van het aantal bedrijfswagens (2011-2014).



*In de grote Brusselse kantoorgebouwen is tussen 2011 en 2014 het gebruik van de auto voor de woon-werkverplaatsingen met 8% gedaald. Deze daling is hoofdzakelijk toe te schrijven aan het gebruik van de bedrijfswagen in combinatie met het openbaar vervoer dat het personeel sinds 2012 aangeboden krijgt. Zo kiest 1 op de 5 managers voor een groen mobiliteitspakket (afstand van de parkeerplaats, kleinere auto, openbaarvervoersabonnement).*

**BNP Paribas Fortis,**  
**Peter Heck,**  
**Facility Sustainability Manager**

**12%**

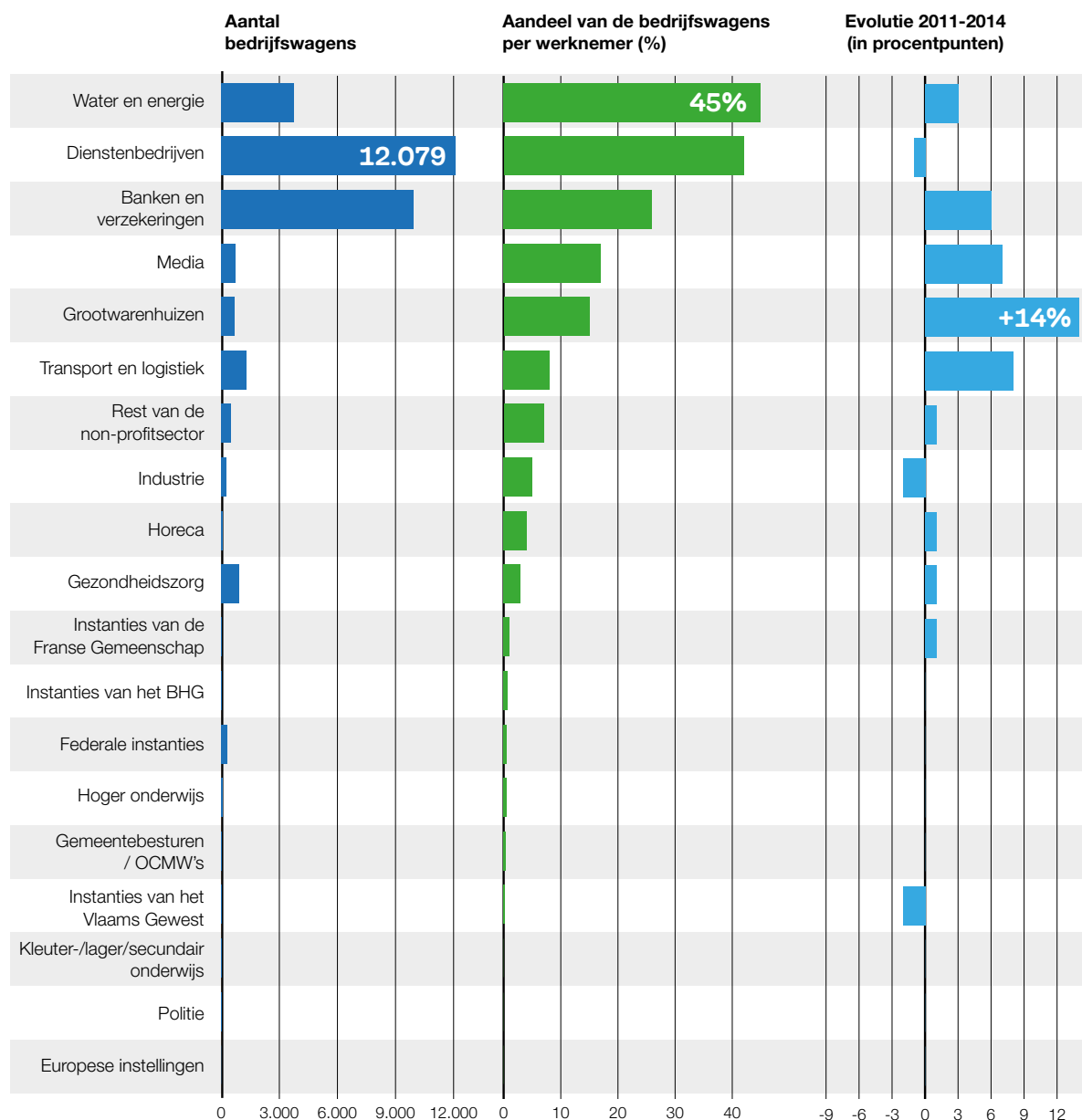
van de werknemers  
beschikt over een van de  
**30.000**  
bedrijfswagens.

Deze plannen hebben de basis uitgebreid van de begunstigen van mobiliteitsvoordelen (waaronder de bedrijfswagen).

Om de impact van de bedrijfswagen op het gebruik van de auto te beoordelen, hebben wij de evolutie van het modale aandeel van de sectoren met een hoog aandeel van bedrijfswagens (minstens 5% van de werknemers) geanalyseerd.

Dat lijkt misschien contra-intuïtief, maar uit figuur 49 blijkt dat de stijging van de bedrijfswagen in sommige activiteitensectoren niet gepaard gaat met een stijging van het modale aandeel van de auto. Dat geldt onder meer voor de bedrijven in de sectoren van water en energie en van de banken en verzekeringen. Een mogelijke verklaring hiervoor is nu juist de invoering van het mobiliteitsbudget in deze bedrijven. Zoals blijkt uit de laatste kolom van figuur 49 betreft dit budget 3 op de 4 werknemers in deze twee sectoren.

Figuur 48: Aantal en aandeel ter beschikking gestelde bedrijfswagens volgens activiteitensector en evolutie 2011-2014



Daarentegen tekent in de sector van de media het modale aandeel van de auto een stijging op. Deze stijging kan verband houden met de stijging van het bedrijfswagenpark omdat het mobiliteitsbudget in deze sector weinig wordt toegepast (23% van de werknemers).

Deze resultaten lijken erop te wijzen dat het ter beschikking stellen van een 'salariswagens', zonder daar een parkeerplaats en tankkaart aan toe te voegen, het gebruik van de auto voor de woon-werkverplaatsingen niet noodzakelijkerwijs stimuleert.

Merk op dat dit wordt bevestigd in sectoren met alternatieve vervoerswijzen voor de auto en met grote parkeerproblemen (zone A). Zoals eerder opgemerkt, is de beschikbaarheid van een parkeerplaats een beslissende factor in de keuze van de vervoerswijze in deze zone. De invoering van een mobiliteitsbudget in een bedrijf gevestigd in zone C waar het gemakkelijker parkeren is, sorteert waarschijnlijk niet hetzelfde effect. Behalve het mobiliteitsbudget, kunnen de ingevoerde BVP-maatregelen in deze sectoren deze resultaten verklaren. Deze verschillende maatregelen worden in het volgende hoofdstuk toegelicht.

### Cafetariaplannen en mobiliteitsbudget

Een cafetariaplan (of een loonpakket "à la carte") verwijst naar een aantal extralegale voordelen waarover de werknemer bovenop zijn loon beschikt. Deze voordelen omvatten onder meer: bedrijfswagen, hospitaliteitsverzekering, aanvullende pensioenregeling, enz. Dergelijke cafetariaplannen die sommige bedrijven hebben ingevoerd, hebben tot doel een gedeelte van de loonmassa te vervangen door extralegale voordelen met een gunstiger belastingtarief voor zowel het bedrijf als de werknemer.

Het mobiliteitsbudget steunt op hetzelfde principe en is uitsluitend van toepassing op extralegale voordelen die verband houden met mobiliteit. Zo beschikt de werknemer over een mobiliteitsbudget dat hij aan een bedrijfswagen kan toewijzen maar ook aan een treinabonnement, een elektrische fiets, enz. Hoewel voor het mobiliteitsbudget nog geen wettelijk kader bestaat, verspreidt het gebruik ervan zich in een aantal grote bedrijven. Dit draagt bij tot de uitbreiding van het spectrum van de door de werkgever gefinancierde loonmobiliteit waarbij de bedrijfswagen naast andere vervoerswijzen bestaat.

Figuur 49: Evolutie 2011-2014 van de bedrijfswagens en van het modale aandeel van de auto (activiteitensectoren met meer dan 5% bedrijfswagens)

Activiteitensector	Bedrijfswagens/ werknemer	Evolutie bedrijfswagens 2011-2014 (in procentpunten)	Evolutie modaal aandeel auto (in procentpunten)	Mobiliteitsbudget (% werknemers)
Water en energie	45%	+3%	-7%	77%
Dienstenbedrijven	42%	-1%	-2%	62%
Banken en verzekeringen	26%	+6%	-4%	75%
Media	17%	+7%	+5%	23%
Grootwarenhuizen	15%	+14%	+3%	52%
Transport en logistiek	8%	+8%	-2%	45%
Rest van de non-profitsector	7%	+1%	-8%	46%
Industrie	5%	-2%	-5%	8%
<b>Totaal (gehele steekproef)</b>	<b>11,6%</b>	<b>+1,3%</b>	<b>-2,2%</b>	<b>34%</b>

**62%**  
van de werknemers hebben een glijdende werktijd.

### 7.4 WERKTIJDEN

De werktijden spelen eveneens een rol in de mobiliteit. Zo stroken onregelmatige werktijden bijvoorbeeld niet met het gebruik van het openbaar vervoer.

De bedrijven hebben de werktijden van hun werknemers vermeld op basis van de volgende indeling:

- ▶ **Vaste werktijd:** opgelegd vast tijdstip van aankomst en vertrek
- ▶ **Glijdende werktijd:** flexibel tijdstip van vertrek en aankomst binnen een bepaald tijdsblok
- ▶ **Shifts:** opgelegde opeenvolgende werktijden
- ▶ **Onregelmatige werktijd:** andere werktijden dan voormeld

Figuur XI in bijlage neemt de werktijden op van de bedrijven uitgesplitst per alfabetisch gerangschikte activiteitensector.

De glijdende werktijden zijn het meest gangbaar en betreffen 6 op de 10 werknemers. Dankzij zijn flexibiliteit, is dit soort werktijdregeling voordelig voor alle vervoerswijzen.

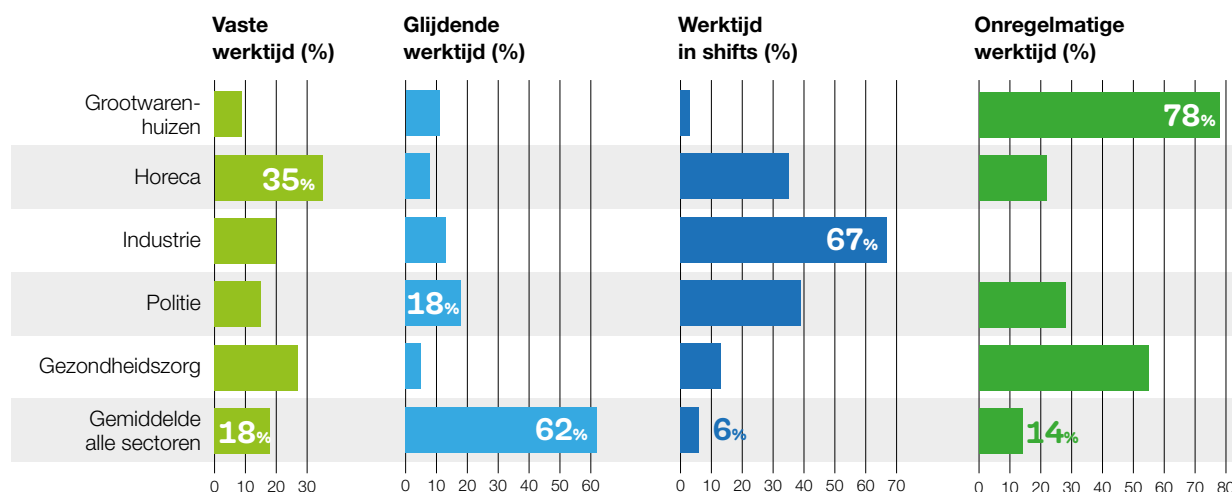
Sommige sectoren vertonen grote afwijkingen. De sectoren van de politie, de horeca

en de industrie tellen een groot aantal werknemers die in shifts werken, wat bevorderlijk is voor carpooling. Dat kan een verklaring bieden voor het grote aandeel carpooling in de sector van de politie (6%) en de industrie (13%). In de horeca is dit effect niet merkbaar vanwege het zeer kleine geografische werkgelegenheidsgebied van deze sector.

De sectoren van de grootwarenhuizen en de gezondheidszorg tellen een groot aantal werknemers met onregelmatige werktijden, wat het gebruik van het openbaar vervoer bemoeilijkt. Gecombineerd met een locatie hoofdzakelijk in zone C, kan het het hoge modale aandeel van de auto in deze sectoren verklaren (56% voor de grootwarenhuizen en 58% voor de gezondheidszorg).

Ten opzichte van 2011 stijgt het aandeel werknemers met glijdende werktijden (58% tot 62%), wat consistent lijkt met de algemene evolutie van de arbeidsmarkt en van de levenswijzen. Rekening houdend met de voordelen van de glijdende werktijden, kan deze evolutie een positief effect hebben op de modale verdeling. Het aandeel werknemers met onregelmatige werktijden is gedaald van 19% tot 14%.

Figuur 50: Verdeling van de werknemers volgens het soort werktijd, uitgesplitst per activiteitensector



## 8. Het telewerk

Dit hoofdstuk behandelt telewerk, een algemeen toegepaste maatregel op niveau van de werkorganisatie in bedrijven die kantoorwerk verrichten. Telewerk vermindert de direct door het bedrijf gegenereerde verplaatsingen.

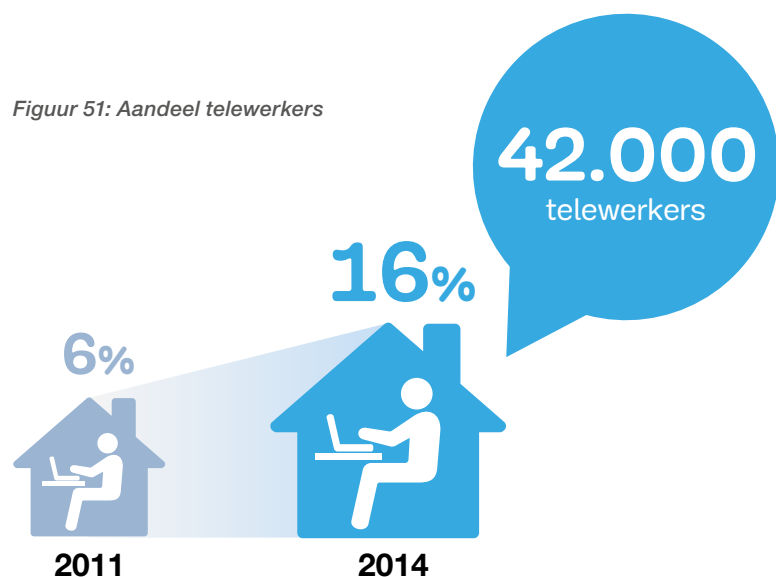
Telewerkers werken een of meer dagen per week op afstand van het werk, al dan niet thuis (homeworking) of op een andere plaats extern aan het bedrijf (telecentrum, enz.). Zo kunnen woon-werkverplaatsingen worden vermeden of ingekort. Voor het bedrijf laat een geïnstitutionaliseerde telewerkpraktijk toe de kantooroppervlakte en de parkeerbehoeften te beperken. In het Brussels Gewest laat telewerk toe het pendelverkeer van de werknemers te beperken en de druk op het vervoerssysteem te verlichten. Uit sommige studies blijkt echter dat telewerk een stijging van de privéverplaatsingen vanaf de woonplaats genereert (kinderen op school afhalen, boodschappen doen, enz.), wat het positieve effect kan afvlakken<sup>17</sup>.

Meer algemeen past de praktijk van telewerk in het kader van de NWOW of SWOW (New/Smart Ways of Working), een acroniem dat naar de meer flexibele vormen van werkorganisatie verwijst. De stijging van de voornoemde glijdende werktijden, ligt in de lijn van deze trend. Sommige grote Brusselse bedrijven hebben hun kantoren heringericht volgens de NWOW-beginselen die afwijken van de logica van "een werknemer = een werkpost".

Let wel dat telewerk van nature een werkorganisatie is die slechts op bepaalde activiteitensectoren toepasselijk is, in het bijzonder op sectoren die kantoorwerk verrichten. De sectoren van de horeca, de gezondheidszorg of nog het onderwijs lenen zich niet voor deze maatregel.

In onze steekproef betreft telewerk vrijwel 42.000 werknemers (16% van het totaal), ongeveer een dag per week. Geëxtrapoleerd naar alle BVP-plichtige bedrijven gaat het om 48.000 telewerkers.

Figuur 51: Aandeel telewerkers



### Kerngegevens

- ▶ 42.000 werknemers, of 1 op de 10 werknemers, verricht telewerk.
- ▶ Het aandeel telewerkers neemt snel toe en is in drie jaar bijna verdrievoudigd.
- ▶ Telewerk wordt gemiddeld 1 dag per week toegepast.
- ▶ Deze werkorganisatie is slechts toepasselijk op bepaalde sectoren, zowel private als publieke, die veel kantoorwerk verrichten.

Ten opzichte van 2011 is het aandeel telewerkers bijna verdrievoudigd, van 6% tot 16%. Deze evolutie overtreft de doelstelling van 10% telewerkers die de bedrijven in 2011 hadden vooropgesteld. Toch is nog veel ruimte voor progressie. Wanneer wij alle bedrijven in aanmerking nemen die zich lenen voor telewerk (zie het hoofdstuk “maatregelen”), bedraagt het theoretisch aantal betrokken telewerkers 63% ten opzichte van de 16% huidige telewerkers. Let echter wel dat binnen een bedrijf niet alle functies zich voor telewerk lenen.

De vervoerswijze gebruikt door de telewerkers is niet bekend. Deze 42.000 telewerkers kunnen automobilisten zijn, maar ook gebruikers van andere vervoerswijzen, zoals de trein. Het positieve effect van telewerk in de piekuren kan zodoende het gehele vervoerssysteem betreffen.

Figuur 52 toont de variatie van het aandeel telewerkers in functie van de sector.

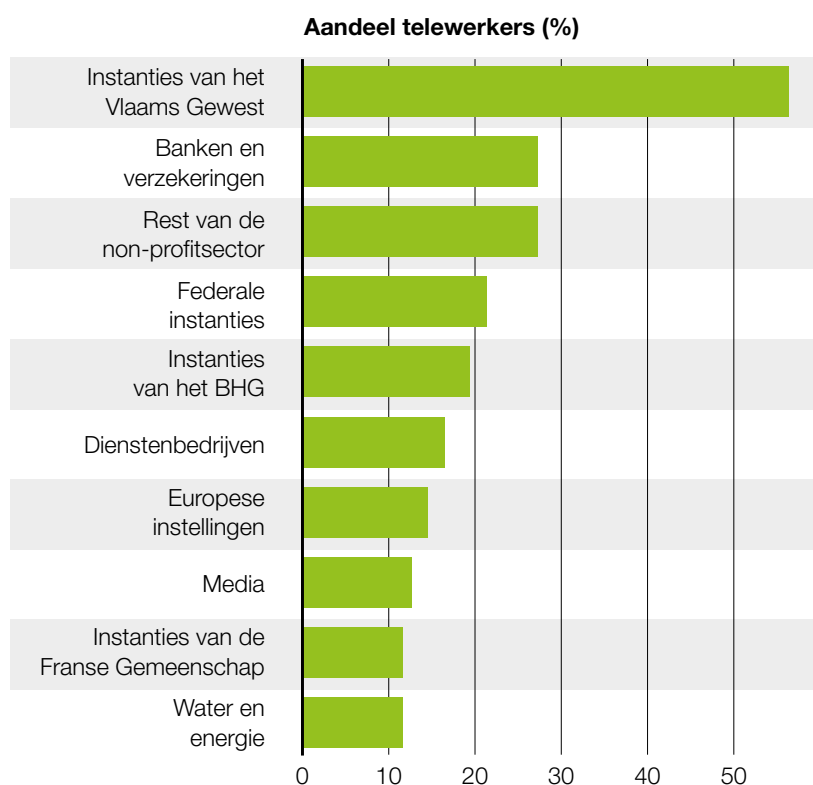
De Europese, federale en gewestelijke overheidsinstellingen behoren tot de sectoren die het meest geneigd zijn telewerk toe te passen. De lokale overheden echter (gemeentebesturen, politie), ondanks een vrij groot aandeel van kantoorwerk, voorzien niet in deze maatregel.

De private sector is vrij goed gevorderd in het gebruik van telewerk (10% tot 30% telewerkers).

Zo ook blijkt dat de sectoren met een aanzienlijk aandeel telewerkers eveneens een uitgestrekt werkgelegenheidsgebied hebben met grote woon-werkafstanden. De positieve impact van hun telewerkers is dus des te groter aangezien het lange afstanden betreft.

Uit de evolutie ten opzichte van 2011 blijkt dat zes sectoren een opmerkelijke stijging optekenen: de instanties van het Vlaams Gewest (+26 procentpunten betrokken telewerkers), de banken en verzekeringen (+20), de rest van de non-profitsector (+18), de federale en de Brusselse instanties (+14), en ten slotte de instanties van de Franse Gemeenschap (+12).

Figuur 52: Aandeel telewerkers uitgesplitst per activiteitensector





## 9. Door de bedrijven ingevoerde mobiliteitsmaatregelen

Dit hoofdstuk behandelt de verschillende door de bedrijven ingevoerde mobiliteitsmaatregelen. Deze maatregelen, die de kern vormen van het mobiliteitsmanagement, kunnen de verplaatsingen van de werknemers en bezoekers beïnvloeden.

De bedrijven hebben de verschillende mobiliteitsmaatregelen meegedeeld die zij hebben ingevoerd.

Sinds 2011 zijn acht maatregelen verplicht:

1. De contactpersoon mobiliteit bekendmaken aan de werknemers
2. Informatie verstrekken aan de werknemers over het BVP
3. Sensibiliseringsacties (minimum 1 per jaar)
4. Multimodaal toegangsplan
5. Twee openbaarvervoersmaatregelen
6. Fietsenstalling
7. Integratie van de Ecoscore
8. Procedure in geval van vervuilingsspieken

Daarnaast werd in 2014 voor de gewestelijke en lokale overheden van het BHG een extra maatregel toegevoegd inzake het beheer van het autopark en van de dienstverplaatsingen.

### 9.1 AANTAL INGEVOERDE MAATREGELLEN

Gemiddeld is de werknemer van de steekproef tewerkgesteld in een bedrijf dat 27 van de in het formulier voorgestelde maatregelen toepast<sup>18</sup>.

Het BVP telt

8

verplichte maatregelen.

Figuur 53: Aantal ingevoerde maatregelen per werknemer



### Kerngegevens

- ▶ De bedrijven hebben gemiddeld 27 maatregelen ingevoerd.
- ▶ De algemene maatregelen zijn populair, 80% van de werknemers heeft een mobiliteitscoördinator.
- ▶ De openbaarvervoersmaatregelen zijn populair, onder meer de 100% terugbetaling van de abonnementen.
- ▶ De fietsmaatregelen zijn het talrijkst en het meest populair. 96% van de werknemers heeft toegang tot een fietsenstalling.
- ▶ De maatregelen voor carpooling en voor de verplaatsingen te voet zijn weinig populair.
- ▶ De maatregelen voor PBM's zijn populair en tekenen sinds 2011 een duidelijke stijging op. 80% van de werknemers beschikt over gebouwen die toegankelijk zijn voor PBM's.
- ▶ De maatregelen voor een ander wagengebruik zijn minder populair. Het mobiliteitsbudget tekent een stijging op.
- ▶ De grotere bedrijven voeren meer maatregelen in.

Figuur 54: Door de bedrijven genomen algemene maatregelen in percentage van de betrokken sites en werknemers

Maatregel	% sites 2014	% werknemers 2014	% werknemers 2011	Evolutie in procentpunten
Multimodaal toegangsplan (verplicht)	73%	83%	64%	+19%
Jaarlijkse sensibiliseringsactie voor de werknemers of bezoekers (verplicht)	65%	79%	67%	+12%
Mobiliteitscoördinator	63%	78%	58%	+20%
Mobiliteitsrubriek op het intranet	53%	73%	66%	+7%
Procedure vervuilingsspiek (verplicht)	58%	72%	45%	+27%
Contactpersoon (verplicht)	55%	70%	48%	+21%
Werken op afstand (telewerk, satellietkantoren)	52%	63%	53%	+10%
Update van het BVP	43%	61%	38%	+23%
Informatie over het BVP (verplicht)	45%	60%	57%	+3%
Infoborden mobiliteit	33%	44%	32%	+12%
Samenwerking met andere bedrijven	15%	32%	31%	+1%
Specifieke acties voor leveringen	12%	16%	18%	-2%
Verhuizingsvergoeding	3%	3%	12%	-9%

80%

van de werknemers werkt in een bedrijf met een mobiliteitscoördinator.

+19%

van de werknemers beschikt over een multimodaal toegangsplan.

In 2011 waren dat 23 maatregelen, wat in 3 jaar een positieve evolutie is: de bedrijven voeren meer maatregelen in om het gebruik van de auto te matigen en de alternatieve vervoerswijzen te bevorderen. Tussen 2006 en 2011 vertoonde dit cijfer al een stijgende trend en tekent sinds 8 jaar dus een gestage groei op.

## 9.2 MAATREGELLEN PER VERVOERSWIJZE

De maatregelen zijn per vervoerswijze gegroepeerd. In overeenstemming met de doelstellingen van het BVP, bevorderen de maatregelen normaliter het gebruik van de duurzame vervoerswijzen en een rationeel gebruik van de auto.

Voor elke maatregel geven wij het percentage van de betrokken sites en werknemers

weer, alsook de evolutie sinds 2011. Wij trekken eveneens vergelijkingen met Vlaanderen en Wallonië (gegevens van de federale diagnostiek).

### 9.2.1 Algemene maatregelen

Bepaalde algemene maatregelen zijn door veel bedrijven ingevoerd en betreffen meer dan drie kwart van de werknemers: procedure vervuilingsspiek, mobiliteitsrubriek op het intranet, mobiliteitscoördinator, sensibiliseringsactie en multimodaal toegangsplan. Sommige van deze maatregelen zijn verplicht.

Bijna 8 op de 10 werknemers zijn tewerkgesteld in een bedrijf dat over een mobiliteitscoördinator beschikt. Dat vertegenwoordigt een sterke stijging in 3 jaar: in 2011 waren dat 6 op de 10 werknemers.

Op dit punt onderscheiden de Brusselse bedrijven zich van de rest van het land: in Vlaanderen en Wallonië betreft de mobiliteits-coördinator slechts 27% van de werknemers.

De maatregelen ter bevordering van werken op afstand (telewerk, satellietkantoren) betreffen 52% van de sites die 63% van de werknemers tewerkstellen. Zoals eerder opgemerkt, komen niet alle werknemers van deze bedrijven in aanmerking voor telewerk; slecht een kwart van deze werknemers zijn effectief telewerkers (16%). De praktijk van werken op afstand is gestegen ten opzichte van 2011 (van 40% tot 52% van de sites).

Wat de leveringen betreft, zijn de acties zijn niet erg populair (12% van de sites). Nochtans zijn er ook binnen deze mobiliteitsproblematiek grote uitdagingen voor de bedrijven. De logistiek heeft een aanzienlijke – en stijgende

– impact. Binnen de bedrijven zijn meestal heel wat verschillende actoren betrokken. Het Brussels Gewest, evenals andere Europese agglomeraties, stelt daar een groeiend belang in, onder meer met de wil de opstelling van bedrijfsleveringsplannen te stimuleren. Er is namelijk een effectief potentieel om de stromen binnen de bedrijven te optimaliseren alsook op schonere voertuigen en cargofietsen over te dragen. Zo blijkt uit een studie<sup>19</sup> dat 25% van de bestelvoertuigen in de stad door cargofietsen kan worden vervangen.

### 9.2.2 Openbaarvervoersmaatregelen

Bepaalde openbaarvervoersmaatregelen zijn verplicht. Zo moeten de bedrijven minstens twee maatregelen uit een lijst van zes invoeren (de hierna volgende figuur geeft deze maatregelen weer).

# 60%

van de werknemers geniet maatregelen ter bevordering van telewerken.

# 75%

van de werknemers geniet een 100% terugbetaling van zijn NMBS-abonnement.

Figuur 55: Door de bedrijven ingevoerde openbaarvervoersmaatregelen, in percentage van de betrokken sites en werknemers

Maatregel (* = een van de 6 verplichte keuzes)	% sites 2014	% werknemers 2014	% werknemers 2011	Evolutie in procentpunten
Informatie OV*	75%	86%	71%	+15%
Terugbetaling gecombineerd abonnement	82%	86%	80%	+6%
100% NMBS*	73%	74%	71%	+3%
Derde betaler NMBS	64%	67%	63%	+4%
Beroepsverplaatsingen: bevordering van het OV	55%	65%	52%	+13%
Verplaatsingskosten vóór- en natraject*	60%	65%	49%	+16%
Jaarlijks sensibiliseringsactie voor het OV*	51%	64%	59%	+4%
Beroepsverplaatsingen: niet nominatieve OV-tickets	55%	62%	52%	+10%
100% MIVB*	64%	61%	59%	+2%
100% De Lijn*	61%	59%	57%	+2%
100% TEC*	59%	57%	56%	+1%
Derde betaler MIVB	44%	52%	51%	+1%
Derde betaler De Lijn	33%	35%	33%	+2%
Combinatie bedrijfswagen en terugbetaling OV of mobiliteitsbudget*	31%	34%	21%	+13%
Regelmatig overleg met de OV-bedrijven	19%	33%	29%	+4%
Derde betaler TEC	29%	30%	27%	+3%
Shuttle*	9%	21%	20%	+1%
Terugbetaling stationsparking	7%	9%	13%	-4%



*Bij Actiris krijgt elk personeelslid een MIVB-abonnement. De locatie van onze hoofdzetel en van onze bijkantoren is afhankelijk van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Wij stellen vast dat deze vervoerswijze grotendeels de voorkeur geniet van onze werknemers.*

**Actiris,**  
**Garance Guery,**  
**Cel ecoduurzaamheid**



*Het UZ Brussel heeft lang gepleit voor een efficiënte en snelle verbinding tussen het ziekenhuis en het station van Jette. Na een aantal opbouwende contacten en gesprekken met de beleidsmakers en de openbaarvervoersoperatoren, is deze buslijn er een paar jaar geleden gekomen. In het kader van de aanleg van tramlijn 9 onderhouden wij nog steeds constructieve contacten met het Gewest en de MIVB.*

**UZ Brussel,**  
**Nico Van Elzen,**  
**Mobiliteitscoördinator**

De openbaarvervoersmaatregelen kennen een groot succes. Het verstrekken van informatie (uurregelingen, tarieven) betreft 85% van de werknemers. Het betreft de verplichte openbaarvervoersmaatregel die met meest wordt toegepast en die trouwens een duidelijke stijging optekent (van 71% tot 86% van de werknemers). De 100% terugbetaling van de abonnementen en de derdebetalersformules betreffen minimaal 1 op de 2 werknemers. In het geval van de NMBS-terugbetaling stijgt dit cijfer tot 3 op de 4 werknemers.

De bedrijven in Vlaanderen en Wallonië doen in het algemeen minder beroep op deze terugbetalingsmaatregelen (50% van de betrokken werknemers).

De maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer voor de beroepsverplaatsingen betreffen vrijwel 2 op de 3 werknemers en vertonen een duidelijk stijgende lijn.

De organisatie van een shuttle is sinds 2011 nagenoeg onveranderd gebleven en betreft 20% van de werknemers. Evenals voor telewerk moet dit theoretisch cijfer in verband worden gebracht met het effectieve modale aandeel van de shuttle als hoofdvervoerswijze (0,3% van de werknemers). Deze shuttle kan diverse functies hebben: de werknemers in een bepaalde regio gaan ophalen of het natraject tussen het station en de bedrijfssite verzekeren. Deze shuttles worden vooral door grote bedrijven georganiseerd, hoofdzakelijk in de sector van de industrie (11% modaal aandeel in deze sector).

De combinatie van de bedrijfswagen en het openbaar vervoer, of het mobiliteitsbudget, tekent een stijging op en betreft 34% van de werknemers in 2014 ten opzichte van 21% in 2011. Zoals eerder aangetoond, is deze maatregel bijzonder populair in de sectoren van water en energie en van de banken en verzekeringen (75% van de werknemers).

### 9.2.3 Carpoolmaatregelen

De niet-verplichte carpoolmaatregelen zijn minder populair dan de openbaarvervoersmaatregelen, wat niet verbaasd is, rekening houdend met het kleine modale aandeel van deze vervoerswijze (1,2%). Nochtans hebben 6 op de 10 werknemers toegang tot een carpooldatabase, al dan niet intern of samen met andere bedrijven. Net zoals voor de shuttle, kan uit de toegang tot een database geenszins het effectieve modale aandeel van deze vervoerswijze worden afgeleid.

Sinds 2011 zijn de carpoolmaatregelen gestegen: van 36% tot 58% van de werknemers

met toegang tot een database, en van 50% tot 65% van de werknemers met beschikbare informatie over carpooling. Ondanks deze stijging van de maatregelen blijkt uit de meegeleverde gegevens dat carpooling is gedaald.

In vergelijking met Wallonië en Vlaanderen, voert Brussel meer carpoolmaatregelen in. Daar hebben slechts 20% van werknemers toegang tot een database.

### 9.2.4 Fietsmaatregelen

De fietsmaatregelen zijn het meest populair. 96% van de werknemers beschikt over een fietsenstalling (verplichte maatregel) en 93%

# 60%

van de werknemers heeft toegang tot een carpooldatabase.

Figuur 56: Door de bedrijven ingevoerde carpoolmaatregelen, in percentage van de betrokken sites en werknemers

Maatregel	% sites 2014	% werknemers 2014	% werknemers 2011	Evolutie in procentpunten
Informatie over carpooling	42%	65%	50%	+15%
Carpooldatabase (intern, samen met andere bedrijven, met de dienstverlener)	33%	58%	36%	+22%
Carpoolvergoeding	16%	21%	18%	+3%
Organisatie van carpooling (overeenkomst)	8%	15%	8%	+7%
Parking carpooling	13%	14%	15%	-1%
Gegarandeerde thuisrit carpooling	10%	14%	6%	+8%

Figuur 57: Door de bedrijven ingevoerde fietsmaatregelen, in percentage van de betrokken sites en werknemers

Maatregel	% sites 2014	% werknemers 2014	% werknemers 2011	Evolutie in procentpunten
Fietsenstalling (verplicht)	91%	96%	95%	+1%
Kleedkamer of douche	83%	93%	84%	+9%
Fietsvergoeding	81%	78%	73%	+5%
Informatie over het gebruik van de fiets	53%	70%	57%	+13%
Fietsevenementen	33%	49%	44%	+5%
Fietsmaterieel of -onderhoud	29%	48%	36%	+12%
Fietskleding	27%	40%	36%	+4%
Fietsopleiding	18%	36%	22%	+14%
Dienstfiets	28%	33%	35%	-2%
Villo	15%	28%	14%	+14%
Oplaadpaal elekt. fiets	13%	17%	nm	nm

# 34%

van de werknemers werkt in een bedrijf dat een mobiliteitsbudget ter beschikking stelt (21% in 2011). In de sectoren van de banken en verzekeringen en van water en energie stijgt dit cijfer tot

# 75%



*In 2012, ter gelegenheid van van de Week van de Mobiliteit, hebben wij onze collega's voor het eerst voorgesteld om deel te nemen aan een opleiding 'fietsen in het verkeer'. Het Rode Kruis heeft de inschrijvingskosten betaald. Bijna 10 personen hebben de opleiding gevolgd en sindsdien lanceren wij deze actie elk jaar.*

**Rode Kruis,  
Isabelle Brouwers,  
Verantwoordelijke vrijwilligerswerk**



*Begin 2015 heeft de bank twee elektrische fietsen gekocht. 65 (op de 2.200) werknemers hebben de fiets al op een traject getest. Via "Bike to Work Assistance" hebben wij een overeenkomst gesloten voor fietsbijstand bij pech onderweg.*

**Nationale Bank van België,  
Norbert Penninckx,  
Coördinator duurzame ontwikkeling**

# 96%

van de werknemers heeft toegang tot een fietsenstalling.

over een kleedkamer of een douche (niet verplicht door het BVP, maar vaak wel door de arbeidswetgeving). De kwaliteit van de fietsenstallingen zijn een van de aandachtspunten bij de audits van de bedrijven uitgevoerd door Leefmilieu Brussel.

De fietsenstalling betreft slechts 91% van de sites, wat wijst op een verband met de grootte van de bedrijven. Uit de analyse blijkt namelijk dat de bedrijven met 100-200 werknemers minder uitgerust zijn met fietsenstallingen (86% van de sites). Daarnaast zijn er toch ook nog bij de bedrijven met 200-500 werknemers (92% van de sites) en met 500-1.000 werknemers (95% van de sites) die niet over een fietsenstalling beschikken. De bedrijven met meer dan 2.000 werknemers beschikken echter wel allen over een fietsenstalling.

De fietsvergoeding is populair en betreft 8 op de 10 werknemers. De fietsopleidingen zijn minder populair (36% van de werknemers).

Sinds 2011 tekenen de volgende maatregelen een opmerkelijke stijging op: kleedkamers en douches (van 84% tot 93% van

de werknemers), informatie over het gebruik van de fiets (van 57% tot 70%), fietsmaterieel of -onderhoud (van 36% tot 48%), fietsopleidingen (van 22% tot 36%) en Villo (van 14% tot 28%). De fietsvergoeding is licht gestegen (van 73% tot 78%). Merk op dat de terbeschikkingstelling van dienstfietsen is gedaald (van 35% tot 33%).

Het percentage werknemers dat over een fietsenstalling beschikt, is tussen 2011 en 2014 nauwelijks gestegen: van 95% naar 96%. Het merendeel van de bedrijven – en ook die tussen 100-200 werknemers, die voordien nog niet BVP-plichtig waren – beschikten in 2011 dus al over een fietsenstalling. Merk wel op dat tussen 2011 en 2014 het aantal fietsparkeerplaatsen met 25% is gestegen.

In Vlaanderen wordt de fietsvergoeding ruimer toegepast (88% van de werknemers kunnen het voordeel genieten van een fietsvergoeding), wat wijst op het hoger gebruik van de fiets om naar het werk te gaan. De andere fietsmaatregelen worden in Brussel actiever toegepast dan in de andere twee gewesten.

### 9.2.5 Maatregelen voor voetgangers en PBM's

De maatregelen voor PBM's zijn populair en tekenen sinds 2011 een stijging op: de toegankelijkheid voor PBM's van een of meer gebouwen is gestegen van 64% tot 79% van het aantal betrokken werknemers. Wat gereserveerde parkeerplaatsen voor PBM's betreft, is dit cijfer gestegen van 65% tot 75%.

De terbeschikkingstelling van informatie over de verplaatsingen te voet betreft 43% van de werknemers, een duidelijke stijging ten opzichte van 2011. In de praktijk verklaren de bedrijven moeite te hebben om specifieke sensibiliseringsacties uit te voeren ter bevordering van de verplaatsingen te voet<sup>20</sup>. Deze vervoerswijze die zeer nauw samenhangt met de woon-werkafstand, lijkt moeilijker te promoten dan bijvoorbeeld de fiets. In het kader van grotere evenementen zoals de Week van de Mobiliteit voeren sommige bedrijven sensibiliseringsacties uit voor de verplaatsingen te voet (en komen zodoende tegemoet aan hun sensibiliseringsverplichting).

In tegenstelling tot de andere vervoerswijzen (fiets, OV, carpooling) bestaat geen specifiek fiscaal kader voor de verplaatsingen te voet. De voetgangersvergoeding die hier is vermeld, betreft het fiscaal aftrekbaar bedrag voor elke vergoeding van de woon-werkverplaatsingen. Weinig bedrijven passen deze maatregel toe om de verplaatsingen te voet te stimuleren.



*Uit de BVP-enquête 2014 is gebleken dat een aanzienlijk aantal personeelsleden te voet naar het werk gaan. Om deze aanpak aan te moedigen en te laten voortbestaan, heeft het college en de schepen van mobiliteit het voorstel van een voetgangerspremie gesteund. Deze maatregel is sinds januari 2016 van toepassing. Op 15 september hebben 41 personeelsleden een premieaanvraag ingediend waarvan 21 personen op het gemeentehuis werken (of 13% van het personeelsbestand op deze site).*

**Gemeentebestuur Evere,**  
**Cathy Libois,**  
**Mobiliteitsadviseur**

### 9.2.6 Maatregelen 'de auto anders'

De maatregelen ter bevordering van een rationeel gebruik van de auto zijn minder populair dan de maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer of de fiets.

Wij stellen vast dat de integratie van de Eco-score, een verplichte maatregel, slechts in

*Figuur 58: Door de bedrijven ingevoerde maatregelen voor voetgangers en PBM's, in percentage van de betrokken sites en werknemers*

Maatregel	% sites 2014	% werknemers 2014	% werknemers 2011	Evolutie in procentpunten
Toegankelijkheid voor PBM's	67%	79%	64%	+15%
Parking voor PBM's	59%	75%	65%	+10%
Informatie voetgangers	30%	43%	26%	+17%
Voetgangersvergoeding	7%	9%	9%	0%

# 80%

van de werknemers werkt in een bedrijf waar een of meer gebouwen toegankelijk zijn voor PBM's.

# 50%

van de werknemers trekt een kilometervergoeding voor het gebruik van de privéauto.

# 18%

van de werknemers moet zijn parking betalen op het werk.

de helft van de bedrijven wordt toepast. Het betreft de verplichte maatregel die de bedrijven in 2014 het minst hebben ingevoerd. De belangrijkste reden die hiervoor wordt aangevoerd door de bedrijven is de fiscaliteit die gebaseerd is op de CO<sub>2</sub>-uitstoot en niet op de Ecoscore. De evolutie ten opzichte van 2011 is niet beschikbaar omdat de vraag in het formulier anders was geformuleerd<sup>21</sup>.

Één op de 5 werknemers moet zijn parking op het werk betalen. Dit cijfer is stabiel ten opzichte van 2011. Deze maatregel is specifiek voor Brussel: in Wallonië en Vlaanderen is die vrijwel onbestaand (3% van de werknemers).

De kilometervergoeding voor het gebruik van de privéauto is de enige maatregel die buiten het kader valt van een rationeel gebruik van de auto. Deze maatregel betreft 1 op de 2 werknemers. Dit cijfer is stabiel ten opzichte van 2011. Deze maatregel bestaat niet in de publieke sector, maar wordt algemeen toegepast in de private sector. Het betreft een moeilijk te veranderen maatregel omdat die per activiteitensector in het kader van collectieve overeenkomsten wordt onderhandeld.

Zoals elke financiële stimulans, betreft het een krachtige hefboom om het gebruik van de auto te beïnvloeden.

### 9.3 MOBILITEITSMATREGELEN VOLGENS DE GROOTTE VAN HET BEDRIJF

De invoering van de maatregelen stijgt met de grootte van het bedrijf. Dat blijkt uit figuur 61.

Dit vloeit voort uit het feit dat de grote bedrijven over meer middelen beschikken voor de invoering van bepaalde maatregelen en bovendien over een voldoende kritische massa werknemers beschikken om de invoering van bepaalde maatregelen te verantwoorden.

### 9.4 ALGEMENE TRENDS MET BETREKKING TOT DE MATREGELEN

Algemeen beschouwd voeren de bedrijven ten opzichte van 2011 meer maatregelen in. Dat wijst op een geleidelijke verankering van

Figuur 59: Door de bedrijven ingevoerde maatregel 'kilometervergoeding privéauto', in percentage van de betrokken sites en werknemers

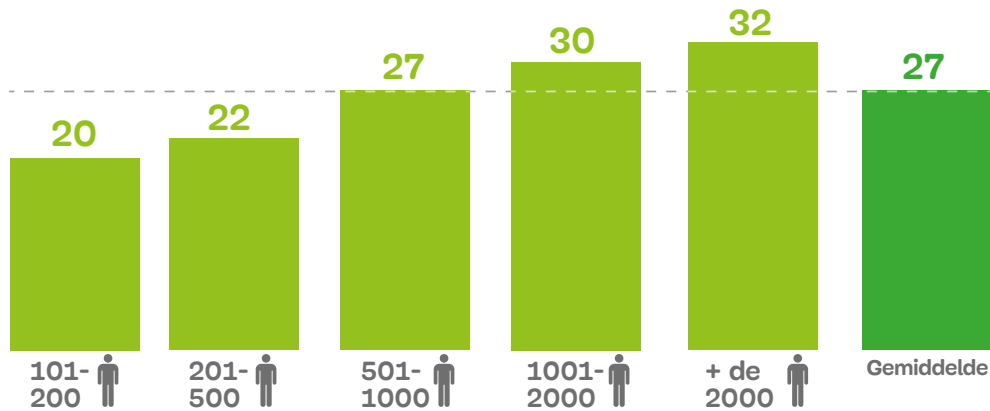
Maatregel	% sites 2014	% werknemers 2014	% werknemers 2011	Evolutie in procentpunten
Kilometervergoeding privéauto	51%	50%	53%	-4%

Figuur 60: Door de bedrijven ingevoerde maatregelen 'de auto anders', in percentage van de betrokken sites en werknemers

Maatregel	% sites 2014	% werknemers 2014	% werknemers 2011	Evolutie in procentpunten
Ecoscore bedrijfswagen of dienstwagen (verplicht)	52%	59%	nm	nm
Ecodriving (opleiding of informatie)	29%	45%	43%	+2%
Elektrische voertuigen (terbeschikkingstelling)	18%	29%	nm	nm
Verkeersveiligheid	25%	25%	18%	+7%
Elektrische oplaadpaal	17%	25%	nm	nm
Betalende parking werknemers	14%	18%	17%	+1%
Carsharing (Cambio, Zen Car)	9%	13%	14%	-1%



Figuur 61: Ingevoerde maatregelen per gemiddelde werknemer volgens de grootte van de bedrijven



het mobiliteitsmanagement in de BVP-plichtige bedrijven.

Figuur 62 geeft de positieve balans weer van de evolutie van de verplichte maatregelen.

Globaal tekenen de verplichte maatregelen een stijging op, maar met nog ruimte voor verbetering. Een aantal maatregelen zoals het multimodaal toegangsplan en de jaarlijkse sensibiliseringsacties, vertonen een forse stijging en bereiken soms 80% van de werknemers. De OV-maatregelen blijven stijgen, maar het betreft veeleer de aanvullende maat-

regelen dan de terugbetalingen. De fietsenstalling is nagenoeg onveranderd gebleven, want bereikt het totaal van de werknemers (96%). De informatie van de werknemers over het BVP is eveneens weinig geëvolueerd, hoewel er nog ruimte is voor verbetering (60% van de betrokken werknemers).












Uit de analyse van de verschillende maatregelen blijken de volgende trends waarvan figuur 63 een beknopte weergave geeft.

Algemeen genomen, tekenen de maatregelen een stijging op. Hieruit blijkt dat de bedrijven

Figuur 62: Overzicht van de evolutie 2011-2014 van de 8 verplichte maatregelen volgens het aandeel van de betrokken werknemers (in procentpunten)

Verplichte maatregelen	% betrokken werknemers ten opzichte van 2011 (in procentpunten)
Vervuilingsspiek	+27%
BVP-contactpersoon	+21%
Multimodaal toegangsplan	+19%
Jaarlijkse sensibiliseringsactie	+12%
Informatie van de werknemers over de inhoud en de evolutie van het BVP	+3%
Fietsenstalling	+1%
Ecoscore	nm
OV-maatregelen	In stijgende lijn (6 mogelijke maatregelen)

Figuur 63: Beknopte weergave, per vervoerswijze, van de evolutie 2011-2014 van de maatregelen volgens het aantal betrokken werknemers

	Evolutie	Maatregelen die een forse stijging optekenen
<b>Algemene maatregelen</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliteitscoördinator</li> <li>- Multimodaal toegangsplan</li> <li>- Vervuillingspiek</li> <li>- Regelmatige update van het BVP</li> <li>- Telewerk</li> </ul>
 <b>Openbaar vervoer</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliteitsbudget</li> <li>- Beroepsverplaatsingen</li> </ul>
 <b>Carpool</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Database</li> </ul>
 <b>Fiets</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Villo</li> <li>- Fietsonderhoud of -materieel</li> <li>- Opleiding</li> <li>- Informatie</li> </ul>
 <b>PBM en voetganger</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toegankelijkheid voor PBM's</li> <li>- Parking voor PBM's</li> </ul>
 <b>De auto anders</b>		

continu verbeteringen invoeren, wat het doel is van de BVP-verplichting. Om de 3 jaar voeren de bedrijven nieuwe maatregelen in. Eerst voeren de bedrijven verplichte/traditionele maatregelen in om vervolgens aanvullende maatregelen in te voeren. Deze evolutie is echter niet eindeloos, want afhankelijk van hun profiel kunnen sommige bedrijven met betrekking tot de ingevoerde relevante maatregelen een limiet bereiken. Deze bedrijven hebben maar een beperkte extra speelruimte om de modale verdeling te beïnvloeden.

Deze stijgende lijn van de maatregelen steunt op twee onderliggende trends:

- ▶ een forse stijging van de verplichte maatregelen (cf. algemene maatregelen);
- ▶ een stagnatie van de traditionele maatregelen van het mobiliteitsmanagement van de bedrijven (100% terugbetaling OV) die gepaard gaat met een forse stijging van aanvullende maatregelen (beroepsverplaatsingen met het OV, fietsopleiding, fietsonderhoud of -materieel).

Dat kan enerzijds de overeenstemming weerspiegelen van de bedrijven met de verplichte maatregelen en, anderzijds, de institutionalisering van het mobiliteitsmanagement in een deel van de bedrijven van de steekproef. Deze sinds 2004 BVP-plichtige bedrijven hebben de traditionele maatregelen al ingevoerd en richten zich op aanvullende maatregelen.

De stagnatie van bepaalde traditionele maatregelen is echter verrassend, rekening houdend met de recente uitbreiding van de BVP-verplichting tot bedrijven met meer dan 100 werknemers. Dat houdt verband met het feit dat deze bedrijven deze maatregelen al hadden ingevoerd voordat zij aan de BVP-verplichting onderworpen waren. Verschillende factoren kunnen dit resultaat verklaren:

- ▶ onafhankelijk van het BVP zijn de kleine bedrijven aan verschillende wetgevingen onderworpen (fietsenstallingen via de vergunningen, arbeidsrecht voor de kleedkamers en douches);

- ▶ de maatregelen inzake de terugbetaling van de OV-kosten worden meestal per activiteitssector onderhandeld, onafhankelijk van het BVP;
- ▶ in vergelijking (benchmark) kunnen de kleine bedrijven al anticiperend maatregelen hebben ingevoerd. Vakbonden, collectieve overeenkomsten of nog beroepsverenigingen, die transversaal zijn, kunnen een rol hebben gespeeld in de verspreiding van deze maatregelen;
- ▶ ten slotte behoren sommige sites met 100-200 werknemers tot grotere bedrijven die al sinds 2004 BVP-plichtig zijn. Diverse maatregelen zoals de terugbetaling van de OV-kosten, het mobiliteitsbudget maar ook voorzieningen zoals de fietsenstallingen, zijn van toepassing op alle sites van het bedrijf, zelfs op de kleine sites.

Ten slotte wijzen wij ook op de trends die in nauw verband staan met de evolutie van de wereld van het werk en van de levenswijzen: de stijging van het mobiliteitsbudget en van het telewerk.



# 10. Impact van de bedrijfsvervoerplannen

In dit hoofdstuk stellen wij een analyse voor van de impact van de BVP's op het woon-werkverkeer.

Ten opzichte van 2011 is de modale verdeling van de werknemers verbeterd. Houdt dat verband met de door de bedrijven ingevoerde maatregelen op niveau van het mobiliteitsmanagement? Uit het vorige hoofdstuk is gebleken dat meer stimuleringsmaatregelen voor de werknemers werden ingevoerd (27 maatregelen ten opzichte van 23 in 2011).

Het is verleidelijk om de impact van een maatregel op de modale verdeling in cijfers te willen vertalen (bv. fietsenstalling). Andere variabelen die eveneens effect sorteren op de modale verdeling maken een dergelijke analyse echter onmogelijk: de bereikbaarheid van de bedrijven, de woonplaats van de werknemers, parkeergelegenheid, de terbeschikkingstelling van bedrijfswagens en de werktijden. Alleen een gedetailleerde analyse op niveau van een bedrijf kan de effecten van specifieke

maatregelen ten opzichte van de effecten van andere variabelen afbakenen. Zelfs op dat niveau waren de mobiliteitscoördinatoren tijdens de telefonische enquête niet in staat om de impact van een maatregel ten opzichte van andere factoren te beoordelen. Het is echter wel mogelijk om de impact van een maatregelenpakket – namelijk van het BVP – te meten.

## 10.1 IMPACT VAN DE BVP'S IN HET BUITENLAND

Uit verschillende studies uitgevoerd in de Verenigde Staten en in Europa blijkt het positief effect van de BVP's.

Deze studies passen vergelijkbare onderzoeksmethoden toe: zij trekken een vergelijking tussen de modale verdeling van de

# 20%

Daling, van het gebruik van de wagen om naar het werk gaan, dankzij de BVP's, gemeten in verschillende landen.

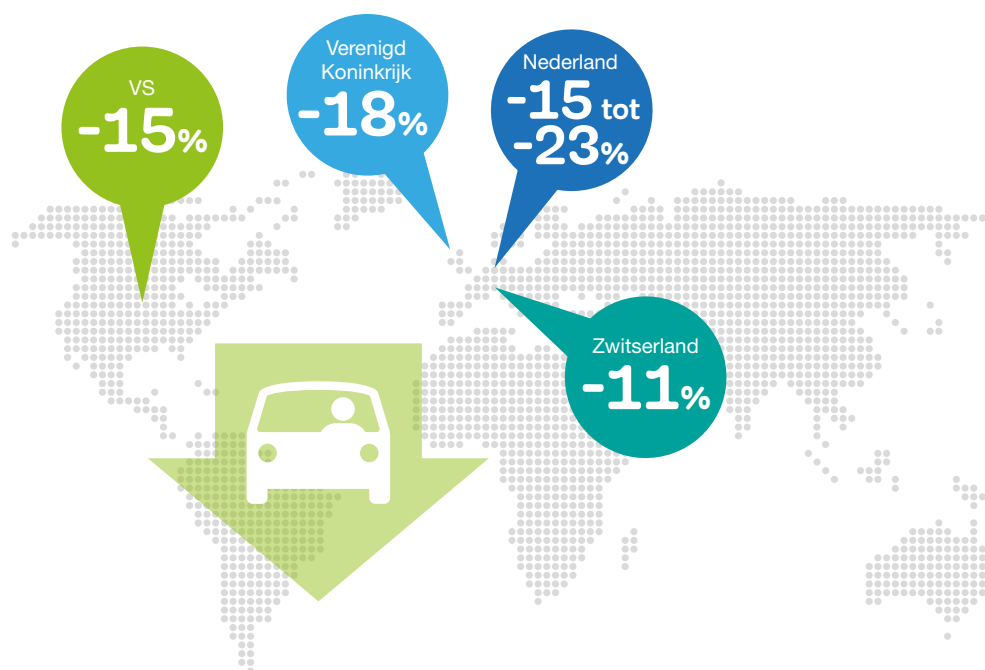
Figuur 64: Effecten van de BVP's in verschillende landen (resultaten van de studies)

Auteur	Land	Datum	Aantal bedrijven	Daling van het modale aandeel van de auto
TCRP	VS	1994	49	-15%
Ligtermoet	Nederland	1998	40	-15 tot -23%
Cairns	Verenigd Koninkrijk	2010	21	-18%
Mobilid�e	Zwitserland	2012	11	-11%

### Kerngegevens

- ▶ De BVP's, gemeten in een aantal landen (VS, Nederland, Verenigd Koninkrijk, Zwitserland), hebben een positieve impact: daling van 20% van het aandeel van de auto.
- ▶ Het soort ingevoerde maatregelen is doorslaggevend: krachtige maatregelen (beheer van de parkeergelegenheid, financiële stimuli) sorteren meer effect dan communicatie (sensibilisering, routeadvies).
- ▶ Deze trend wordt ook in Brussel bevestigd: de sinds 2004 BVP-plichtige bedrijven hebben hun aandeel van de auto met 21% zien dalen.

Figuur 65: Effecten van de BVP's in verschillende landen (infographic)



Figuur 66: Effecten van de BVP's in Nederland volgens het soort ingevoerde maatregel (Touwen 2000 voorgesteld door Ligtermoet 2001)

Soort maatregel	Beschrijving	Daling van het modale aandeel van de auto
Communicatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Routeadvies</li> <li>– Sensibiliseringscampagnes</li> </ul>	0-3%
Basismaatregelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Derde betaler met de OV-bedrijven</li> <li>– Dienstfiets</li> <li>– Carpooldatabase</li> </ul>	6-8%
Krachtige maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Door het bedrijf georganiseerde shuttle</li> <li>– Beheer van de parking</li> <li>– Financiële stimuli zoals de kilometervergoeding</li> </ul>	15-20%

bedrijven bij de opstelling van hun eerste BVP en een paar jaar later. Gemiddeld slagen de BVP's erin het aandeel van de auto in het woon-werkverkeer met 20% te doen dalen.

Deze studies benadrukken het bijzonder positief effect op de verkeerscongestie want deze daling betreft trajecten afgelegd in de piekuren.

Uit de studies uitgevoerd in Nederland blijkt dat het soort ingevoerde maatregel een min of meer grote impact heeft op de modale verdeling.

## 10.2 IMPACT VAN DE BVP'S IN BRUSSEL

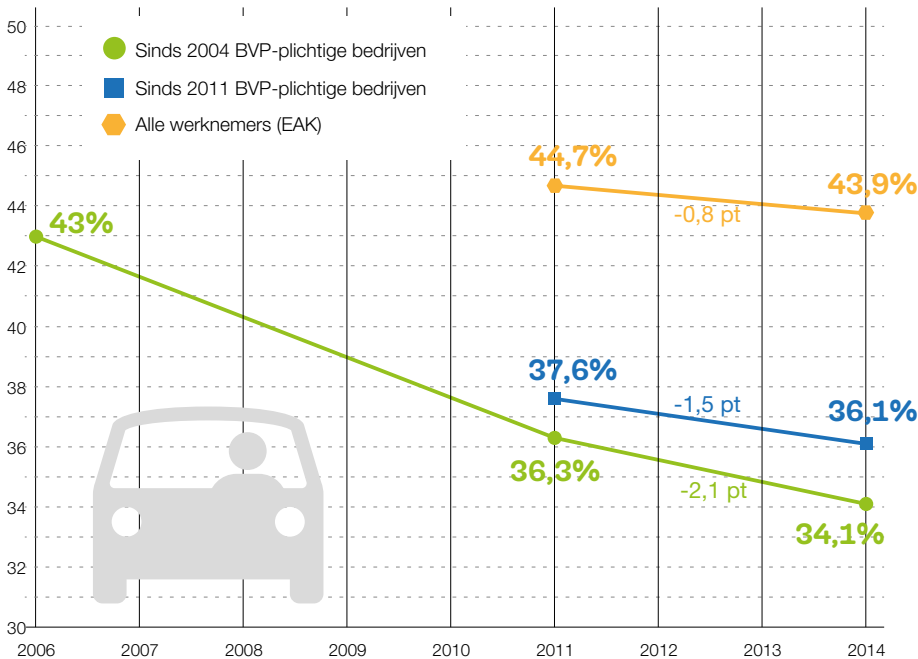
Om de impact van de BVP's in Brussel te meten, analyseren wij voor dezelfde bedrijven de evolutie van het modale aandeel op lange termijn. De gegevens waarover wij beschikken betreffen 2006, 2011 en 2014.

De analyse van dezelfde bedrijven laat toe om de invloed van de al eerder in dit document behandelde factoren buiten beschouwing te laten (bereikbaarheid van de bedrijven, enz.).

Figuur 67: Verdeling van de bedrijven volgens hun BVP-verplichting

BVP-plichtig sinds	Aantal sites	Werknemers
2004	132	132.887
2011	254	101.482

Figuur 68: Evolutie van het aandeel van de auto volgens het jaar van de BVP-verplichting



Wij onderscheiden twee groepen zoals samengevat in figuur 67:

- ▶ De sinds 2004 BVP-plichtige bedrijven met meer dan 200 werknemers.
- ▶ De sinds 2011 BVP-plichtige bedrijven met meer dan 100 werknemers (wijziging van de BVP-wetgeving).

Uit de grafiek blijkt dat het modale aandeel van de auto voor de twee bedrijfsgroepen daalt. De sinds 2004 BVP-plichtige bedrijven zien het modale aandeel van de auto tot in 2011 als ook tussen 2011 en 2014 dalen. Ander gezegd, lijkt het erop dat nog geen limiet is bereikt. In 8 jaar<sup>22</sup> is het modale aandeel van de auto in deze bedrijven met 21% gedaald.

De sinds 2011 BVP-plichtige bedrijven zien het modale aandeel van de auto eveneens dalen.

Deze resultaten liggen in de lijn van de voorgestelde casestudy's: de invoering van de BVP's draagt bij tot de daling van het modale aandeel van de auto. De vastgestelde daling van 21% is consistent met de resultaten van de studies.

Deze analyse bevat echter een beperking: de daling van het aandeel van de auto is gedeeltelijk toe te schrijven aan externe factoren onafhankelijk van de BVP-maatregelen. Het betreft factoren verbonden aan de vervoersvraag en het vervoersaanbod beschreven in het hoofdstuk over de Brusselse context. Zo wijzen verschillende studies<sup>23</sup> op een afvlakking van het gebruik van de auto voor alle verplaatsingen in Brussel. Om de impact van de BVP's af te bakenen, moeten deze gegevens dus worden vergeleken met die van de niet-BVP-plichtige bedrijven.

In 8 jaar is het aandeel van de auto in de BVP-plichtige bedrijven met

**21%**

gedaald.

Voor de betrokken periode is de enquête naar de arbeidskrachten het enige beschikbare vergelijkingspunt. Deze enquête die elk jaar bij ongeveer 40.000 “actieve tewerkgestelde personen” wordt uitgevoerd, neemt sinds 2011 in haar vragenlijst het mobiliteitsthema op<sup>24</sup>. De steekproef wordt uitgevoerd bij de gehele populatie op actieve leeftijd en betreft dus zowel de werknemers van de BVP-plichtige als van de niet-BVP-plichtige bedrijven.

Zo wordt tussen 2011 en 2014 bij de respondenten die in Brussel werken, een daling vastgesteld van het aandeel van de auto als bestuurder, van 44,7% tot 43,9%, of een daling van 0,8 procentpunten. Deze daling is twee keer groter in de sinds 2011 BVP-plichtige bedrijven en vrijwel 3 keer groter in de sinds 2004 BVP-plichtige bedrijven.

Op deze basis kunnen wij aannemen dat de BVP-verplichting de modale verschuiving naar de duurzame vervoerswijzen door de betrokken werknemers heeft versneld in een algemene context van een lichte daling van het gebruik van de auto.

De gegevens van 2017 zullen toelaten om de evolutie van de BVP-plichtige bedrijven te beoordelen.

Meer bepaald:

- ▶ de sinds 2004 BVP-plichtige bedrijven: blijven zij na 13 jaar positieve resultaten optekenen of bereiken zij een limiet?
- ▶ de sinds 2011 BVP-plichtige bedrijven: volgen zij dezelfde trend als de sinds 2004-plichtige bedrijven?
- ▶ alle werknemers: wordt het “BVP-effect” in de betrokken bedrijven bevestigd?



# 11. Naar 2017: de doelstellingen van de bedrijven

In dit hoofdstuk stellen wij de belangrijkste mobiliteitsdoelstellingen van de bedrijven voor.

Bij de indiening van hun mobiliteitsgegevens hebben de bedrijven hun bestaande toestand moeten meedelen, maar ook hun mobiliteitsprogramma met becijferde doelstellingen over 3 jaar. Figuur 69 geeft de doelstellingen weer van de 2011-verplichting en vergelijkt die met het effectieve modale aandeel. Daarnaast neemt deze figuur ook de nieuwe doelstellingen voor 2017 op.

Merk op dat terwijl de programmering van mobiliteitsmaatregelen gemakkelijk is, de voorspelling van de resultaten een delicate opgave is. Er bestaat namelijk geen enkele tool om het effect te voorspellen van een mobiliteitsbeleid op de modale verdeling, omdat dit van veel factoren afhankelijk is.

Algemeen genomen, waren de in 2011 vooropgestelde doelstellingen voor 2014 ambitieus en beoogden een duurzame mobiliteit: daling van het gebruik van de auto ten gunste van het OV, de carpool, de fiets en de verplaatsingen te voet. Uitgezonderd voor de carpool, hebben deze evoluties plaatsgevonden. De verwezenlijking van de doelstellingen varieert van 30% voor het OV tot 90% voor de trein. De voor de verplaatsingen te voet bepaalde status quo werd overtroffen.

De doelstellingen voor 2017 zijn veelbelovend en liggen in de lijn van deze trend van een duurzame mobiliteit. De Brusselse bedrijven blijven zich dus inzetten voor een continue verbetering van hun mobiliteit. Merk op dat de BVP-verplichting met toepassing van het beginsel van continue verbetering, de bedrijven daartoe verplicht. In het kader van de BVP-verplichting moeten zij namelijk een daling of een status quo van het aandeel van de auto voorstellen, zonder een orde van grootte te vermelden. De doelstelling het aandeel van de auto met een extra 3,3 procentpunten te doen dalen, is in dit opzicht een blijk van het engagement van de bedrijven.

Hierna lichten wij de doelstellingen toe per vervoerswijze:

- **Auto:** de doelstelling was zeer ambitieus (-4,5 procentpunten in 3 jaar) en werd voor de helft bereikt (-2,2 procentpunten). De nieuwe doelstelling voor 2017 is nog altijd ambitieus (-3,3 procentpunten ten opzichte van 2014) en vertegenwoordigt een grotere daling dan over de vorige periode. Dat zal moeilijk zijn want hoe meer het modale aandeel daalt, hoe groter de nodige inspanning zal moeten zijn om meer gebruikers te overtuigen hun verplaatsingsgewoonten te veranderen.

Doelstelling fiets bereikt tot

80%

Doelstelling trein bereikt tot

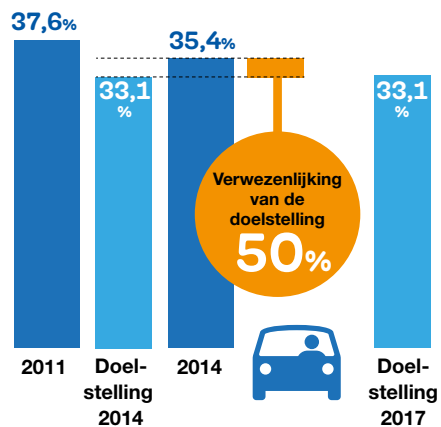
90%

## Kerngegevens

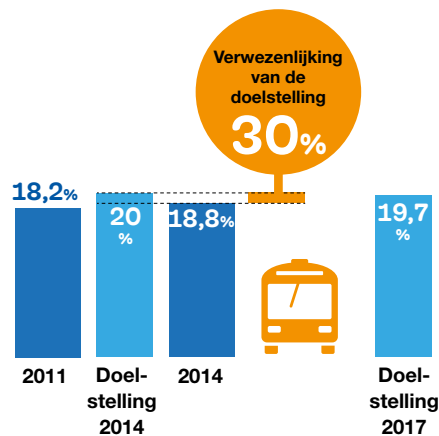
- Tussen 2011 en 2014 hebben de bedrijven hun mobiliteit verder verbeterd, maar de in 2011 bepaalde doelstellingen werden slechts gedeeltelijk bereikt.
- De doelstellingen voor 2017 zijn opnieuw ambitieus: verdere daling van het aandeel van de auto en stijging van de duurzame vervoerswijzen.
- Volgens de trends zouden deze doelstellingen, met uitzondering van de auto en de carpool, tegen 2017 haalbaar kunnen zijn.

Figuur 69: Doelstellingen van de bedrijven en de in 2014 effectief vastgestelde modale verdeling, en doelstellingen voor 2017

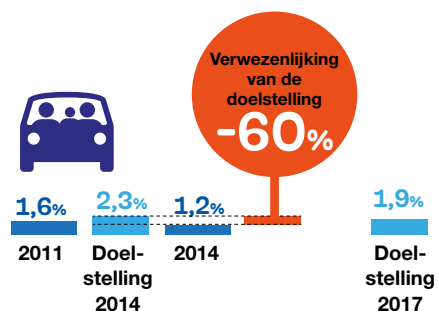
Modaal aandeel auto



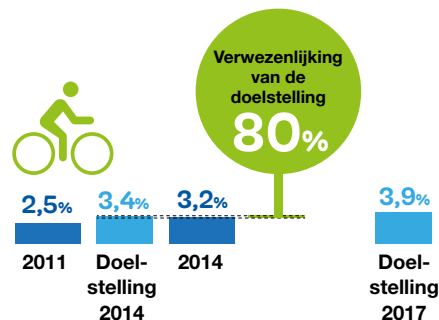
Modaal aandeel stedelijk OV



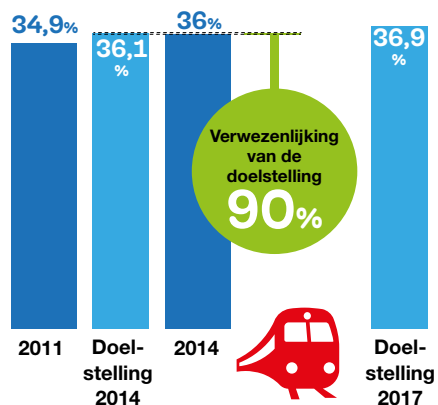
Modaal aandeel carpool



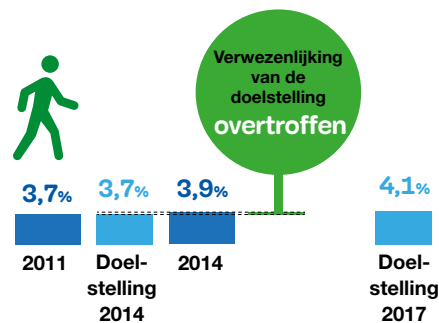
Modaal aandeel fiets



Modaal aandeel trein



Modaal aandeel te voet



De loutere invoering van mobiliteitsmanagementmaatregelen door de bedrijven zal wellicht niet toereikend zijn om dit te bereiken en zal een evolutie van externe factoren vereisen (vervoersaanbod en locatie van de bedrijven en/of woonplaats van de werknemers).

- ▶ **Carpool:** evenals in 2011 hebben de bedrijven een stijging beoogd terwijl het aandeel van deze vervoerswijze in Brussel alsook in heel België blijft dalen. Nochtans hebben de bedrijven meer maatregelen ingevoerd, wat echter geen noemenswaardig effect lijkt te sorteren. In het beste geval kunnen zij de daling van deze vervoerswijze afremmen. Carpooling richt zich in feite tot een specifieke groep van werknemers die ver wonen en die bij voorkeur in shifts werken. De nieuwe doelstelling voor 2017 mikt nogmaals op een stijging. Dat lijkt weinig waarschijnlijk, zelfs indien de nieuwe technologieën het gebruik van deze vervoerswijze vergemakkelijken.
- ▶ **Trein:** de in 2011 bepaalde doelstelling werd vrijwel volledig bereikt (90%). Logischerwijs zou de nieuwe doelstelling van 37% voor 2017 moeten worden bereikt, rekening houdend met de gevoeligheid van het aandeel van de trein voor de evolutie van het aanbod en voor de woonplaats van de werknemers. Tussen 2011 en 2014 heeft de NMBS haar vervoersaanbod in Brussel aanzienlijk verbeterd (S-net, tunnel naar de luchthaven) wat het marktaandeel van deze vervoerswijze zou kunnen doen stijgen. Bovendien is de gemiddelde woon-werkafstand in 3 jaar gestegen (van 24,2 km tot 24,7 km). Indien deze trend zich voortzet, is dat eveneens een positieve factor voor het aandeel van de trein.
- ▶ **Stedelijk OV:** doelstelling slechts tot 30% bereikt. De nieuwe doelstelling is ambitieus maar lijkt haalbaar voor zover

de verbetering van het vervoersaanbod van het stedelijk OV-net wordt voortgezet. De aanleg van de tramlijn 9 (MIVB) en, op langere termijn, van het "Brabantnet" (tramlijnen van De Lijn in de rand van Brussel) liggen in de lijn van deze trend. Terwijl het erop lijkt dat de traditionele terugbetalingsmaatregelen een drempel-effect hebben bereikt, moeten de bedrijven blijven mikken op de aanvullende maatregelen van het mobiliteitsbudget en van de sensibilisering).

- ▶ **Fiets:** doelstelling bijna bereikt (80%). De forse stijging van de aanvullende maatregelen (opleiding, materieel en onderhoud, informatie) die de bedrijven sinds 3 jaar invoeren, is hier wellicht niet vreemd aan. Merk op dat het BHG in het kader van het IRIS II-plan zich tot doel heeft gesteld om tegen 2018 erin te slagen dat 20% van de gemechaniseerde verplaatsingen met



*Wij sensibiliseren onze medewerkers via een platform dat op termijn de mobiliteitsenquête zal vervangen om de day-to-day gegevensverzameling te integreren. Behalve een vermindering van de werklust, zullen wij over een tool beschikken waarmee wij de evolutie van onze BVP-doelstelling in realtime kunnen volgen.*

**Cofinimmo,**  
**Hanna De Groote,**  
**Milieumanager**

de fiets wordt afgelegd. In dit kader zijn tussen 2014 en 2017 aanzienlijke verbeteringen van de fietsinfrastructuren gepland, onder meer in de vorm van gescheiden fietspaden op de gewestwegen, wat deze trend zou moeten versnellen. In de rand liggen ontwikkelingen zoals het fiets-GEN (onder meer de fietsbrug op de Ring ter hoogte van Machelen-Diegem) in dezelfde lijn. De nieuwe doelstelling is ambitieus maar lijkt haalbaar

- **Te voet:** de doelstelling werd bereikt en overtroffen. Dat lijkt niet samen te hangen met de invoering van maatregelen door de bedrijven. De stijging van deze vervoerswijze in Brussel lijkt immers een algemene trend te zijn<sup>25</sup>. Alles wijst erop dat deze trend zich zal voortzetten en de

verschillende voetgangersprogramma's en -voorzieningen van het BHG zullen hier niet vreemd aan zijn. De bedrijven hebben dat begrepen en hebben een ambitieuze doelstelling bepaald.

Wij wijzen er nogmaals op dat deze doelstellingen op niveau van de steekproef werden geanalyseerd, maar dat het bedrijf en zijn specifiek profiel het relevante niveau blijven. Tijdens de workshop die in het kader van deze balans werd georganiseerd, is gebleken dat sommige bedrijven in het lage gebruik van de auto een limiet hebben bereikt. Deze bedrijven onderscheiden zich van de algemene trend vastgesteld in het vorige hoofdstuk (voortzetting van de daling van het aandeel van de auto, zelfs in de bedrijven die sinds het begin aan de BVP-verplichting onderworpen zijn). Voor deze bedrijven zal het misschien moeilijk zijn om, met gelijkblijvende middelen, het beter te doen. Daarentegen hebben andere bedrijven met een zwakkere cultuur van het mobiliteitsmanagement aanzienlijke ruimte voor verbetering.



*Wij hebben al veel belangrijke maatregelen genomen om de duurzame vervoerswijzen te promoten, maar op een gegeven moment vereist de voortzetting van de modale verschuiving nieuwe externe hefboomen (bv. ontradingsparkings). Sinds 2010 organiseren wij acties in het kader van de Week van de Mobiliteit en hoewel het moeilijk is om niet in herhaling te vallen, trachten wij elk jaar originele stimuli te vinden om aan onze sensibiliseringsacties te koppelen.*

**P&V,  
Cathy Vigneron,  
Adviseur welzijn en mobiliteit**

# 12. Vooruitzichten

Uit de resultaten van onze analyses kunnen wij perspectieven trekken voor het mobiliteitsmanagement in de Brusselse bedrijven.

Allereerst moet worden opgemerkt dat hoewel wij geaggregeerde resultaten hebben voorgesteld, het BVP zich ontwikkelt op niveau van elk bedrijf en volgens zijn specifiek mobiliteitsprofiel. De keuze van relevante maatregelen om het aandeel van de auto te beperken, is dus specifiek voor elke structuur en steunt niet op een standaard catalogus. Dit pleit in het belang van een gepersonaliseerde follow-up van deze bedrijven via informatie, opleidingen en audits.

Sinds de invoering van de BVP's tekenen de bedrijven positieve resultaten op: -21% van het modale aandeel van de auto. Uit internationale studies blijkt dat de BVP's het aandeel van de auto met 20% kunnen doen dalen. In Brussel wordt echter nog geen plafondeffect vastgesteld, wat erop wijst dat deze trend zich kan voortzetten. De bedrijven hebben zich er trouwens toe verbonden om deze cijfers in 2017 te verbeteren.

De vooruitzichten kunnen in drie thema's worden ingedeeld.

## 12.1 BEHEERSING VAN DE VRAAG

- ▶ In termen van milieu is de beste verplaatsing de verplaatsing die niet plaatsvindt. Telewerk biedt een groot potentieel om het woon-werkverkeer te beperken. In 2014 bedroeg het aandeel van telewerkers 16% en zou met de ontwikkelingen van de nieuwe communicatietechnologieën in de komende jaren kunnen stijgen.
- ▶ De locatie van de bedrijven en de woonplaats van de werknemers hebben een beslissende impact op de afgelegde

afstanden en op de gebruikte vervoerswijze. Dat zou de bedrijven moeten aanzetten om na te denken over hun locatie: een betere bereikbaarheid betekent een potentieel gebruik van de alternatieve vervoerswijzen voor de auto.

## 12.2 OVERDRACHT VAN HET GEBRUIK VAN DE AUTO OP DE ALTERNATIEVE VERVOERSWIJZEN

- ▶ De invoering van een consistent BVP-maatregelenpakket lijkt resultaten op te tekenen: de sinds 2004 BVP-plichtige bedrijven zien hun modaal aandeel van de auto met 21% dalen. De voortzetting van deze maatregelen en de continue beoordeling van het mobiliteitsplan moeten deze modale verschuiving bevorderen.
- ▶ Uit verschillende studies blijkt dat de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen het gebruik van de auto bevordert, vooral in het stadscentrum. De verplichte BWL-KE-normen voor kantoorgebouwen zijn een belangrijke hefboom voor de modale verschuiving, vooral in zone A.
- ▶ De terbeschikkingstelling van bedrijfswagens kan het gebruik van de auto beïnvloeden. Deze fiscale regeling kenmerkt zich echter door een nieuwe trend: het mobiliteitsbudget. Uit onze eerste analyses blijkt dat een mobiliteitsbudget, zonder gegarandeerde parkeerplaats en zonder tankkaart, vergezeld van andere mobiliteitsmaatregelen, niet noodzakelijkerwijs gepaard gaat met een groter gebruik van de auto. Dat houdt een

aantrekkelijke kans in om het fiscaal kader van de mobiliteit te optimaliseren en de modale verschuiving te stimuleren.

- De promotie van alternatieve vervoerswijzen gaat noodzakelijkerwijs gepaard met de ontwikkeling, door de overheid, van het vervoersaanbod van het OV en de fiets. De uitbreiding van het MIVB-vervoersaanbod en de ontwikkeling van het



*Elia heeft zijn mobiliteitsbeleid rond 3 assen ontwikkeld: zich minder verplaatsen, zich anders verplaatsen en minder verbruiken. In deze context dringen wij sterk aan op het gebruik van het openbaar vervoer. Het is dus essentieel om over een globaal nationaal multimodaal aanbod te beschikken, over een gemaasd, bedrijfszeker, nauwkeurig en beveiligd net met een redelijke trajecttijd en een hoge frequentie, enz.*

**Elia,  
Valérie Legat,  
Milieu**

*De gemiddelde leeftijd bij Carrefour ligt vrij hoog (47 jaar). Wij stellen vast dat deze generatie meer gehecht is aan de auto en die nog ziet als de snelste vervoerswijze. De jongeren zijn echter meer geneigd om andere vervoerswijzen te kiezen.*

**Carrefour Belgium nv,  
Patricia Mortier,  
Fleet & Mobility manager**

fietsnet zijn in handen van het Brussels Gewest. De paradox echter van het BVP is dat die hoofdzakelijk betrekking heeft op werknemers afkomstig van buiten het Gewest (twee derde van de pendelaars). Het Gewest heeft dus maar een beperkte speelruimte. De samenwerking met de andere bestuursniveaus (federale Staat, Gewesten, gemeenten) blijkt absoluut noodzakelijk te zijn.

- Een groep zeer belangrijke mobiliteitsfactoren wordt in de BVP-verplichting buiten beschouwing gelaten: de socioculturele variabelen (leeftijd, geslacht, sociale klasse, waarden, gewoonten, enz.). Tijdens de telefonische enquête hebben meerdere bedrijven op het belang gewezen van deze factoren in hun structuur (bv. generatie van jonge werknemers die meer geneigd zullen zijn een alternatieve vervoerswijze te kiezen in plaats van de auto). Deze elementen pleiten voor de voortzetting van de sensibiliseringscampagnes, bij voorkeur met gepersonaliseerde coaching. Door de publieken en de communicatie te segmenteren, kunnen deze campagnes efficiënter worden uitgevoerd, door de actie te richten op de werknemers die het meest ontvankelijk zijn om van vervoerswijze te veranderen.

### 12.3 VERBETERING VAN DE MILIEUPRESTATIES

- De BVP-plichtige bedrijven beheren een autopark van ongeveer 40.000 bedrijfswagens en dienstwagens. Dit park heeft een verbeterpotentieel wat zijn milieuprestaties betreft, onder meer inzake elektrische auto's. Hier hebben de fleet managers van de BVP-bedrijven een rol te vervullen. De Ecoscore, een verplichte BVP-maatregel, zou beter in het beheer van het autopark kunnen worden geïntegreerd.



## Bijlagen

# Woordenlijst

<b>Modale verdeling</b>	Het aandeel van elke vervoerswijze binnen het totaal aantal verplaatsingen van een bepaald type (bijvoorbeeld woon-werk).
<b>Modaal aandeel</b>	Het aantal verplaatsingen afgelegd met een vervoerswijze gedeeld door het totaal aantal verplaatsingen van hetzelfde type.
<b>nm</b>	Niet meegedeeld / gegeven niet beschikbaar.
<b>BVP</b>	Bedrijfsvervoerplan.
<b>Stedelijk OV</b>	Het stedelijk openbaar vervoer, d.w.z. de bus, de tram en de metro. In dit rapport betreft het drie vervoersmaatschappijen, namelijk de MIVB, de Lijn en de TEC.
<b>OV</b>	Het openbaar vervoer dat het stedelijk openbaar vervoer en de door de bedrijven georganiseerde shuttles groepeerd (zie hoofdstuk “maatregelen”).
<b>BHG</b>	Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
<b>(Het) Gewest</b>	Andere term om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan te duiden.
<b>Bereikbaarheidszones / Zones ABC</b>	Indeling van het BHG in drie zones afhankelijk van hun bereikbaarheid met het openbaar vervoer.
<b>IRIS-zones</b>	Indeling van België in vier zones die in dit rapport dienen om op beknopte wijze de locatie van de werknemers op hun woonplaats te beschrijven.



# Noten

- 1 EPOMM, Mobility Management: The smart way to sustainable mobility in European countries, regions and cities, 2013, blz. 7.
- 2 Falisse G., Saelens S., Le plan de déplacements d'entreprise, Kluwer, 2008, blz. 27.
- 3 In 2014 werd inzake het beheer en het gebruik van het dienstwagenpark een verplichte maatregel aan het BVP toegevoegd. Deze maatregel betreft uitsluitend de gewestelijke en gemeentelijke overheden van het BHG. De overheden moeten namelijk geleidelijk aan op elektrische auto's overschakelen (minimaal 15% van de nieuwe inkopen voor de lokale overheden en 25% voor die van het BHG) of hun autopark verminderen.
- 4 De MIVB heeft de impact van deze maatregelen gemeten.
- 5 De fietspaden op de gemeentewegen vertegenwoordigen slechts een zeer klein deel van het aanbod (hoofdzakelijk om redenen van het wegprofiel) en geen enkel gegeven was beschikbaar over hun toestand of evolutie.
- 6 FOD Mobiliteit en vervoer, Diagnostiek woon-werkverkeer 2014.
- 7 BISA, Mini-Bru 2016.
- 8 De bereikbaarheidsindex in een gemiddelde van de gewogen bereikbaarheid per aantal werknemers. Om dit gemiddelde te berekenen, werd aan elke zone een numerieke waarde toegekend: 0 voor zone C, 0,5 voor zone B en 1 voor zone A. Zo krijgt een activiteitensector waarin alle werknemers in zone C zijn tewerkgesteld een index 0 toegekend, terwijl een activiteitensector waarin alle werknemers in zone A zijn tewerkgesteld een index 1 krijgt toegekend.
- 9 Carpooling is gedeeltelijk informeel. Dit aandeel ontsnapt aan de gegevens voorgesteld in dit rapport.
- 10 Zo bedraagt in de federale diagnostiek het modale aandeel van de auto in Brussel 37,9%, wat 2,5 procentpunten minder is dan het modale aandeel van het Brusselse BVP (35,4%).
- 11 Het aantal afgelegde km wordt per dag (heen/terug traject) berekend met toepassing van een aanwezigheidsgraad van 85%. Wij hebben deze berekening naar alle BVP-plichtige bedrijven geëxtrapoleerd (extrapolatie van 1,15 vanaf onze steekproef).
- 12 Voor deze figuur stellen wij de uitsplitsing van het stedelijk OV uitzonderlijk voor volgens de drie operatoren: MIVB, De Lijn, TEC.
- 13 De vermelding van de vervoerswijze en herkomst was slechts verplicht voor de bedrijven die meer dan 50 bezoekers per dag tellen. Uit de gegevensanalyse blijkt dat deze elementen voor 96% tot 97% van de bezoekers van de steekproef werden verstrekt.
- 14 Kaufmann V., Guidez J.-M., Tabaka K. en Louvet N. (2010), Et si les français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête? Lyon: uitgever CERTU.
- 15 Jemelin C., Kaufmann V., Analyse complémentaire du microrecensement transports vaudois 2000, LaSUR EPFL, 2006, blz. 6.
- 16 Deze berekening is een schatting en steunt op de hypothese dat elke werknemer en bezoeker elke dag met de fiets komen, zelfs indien dat in werkelijkheid subtieler is (85% aanwezigheidsgraad, terwijl meerdere bezoekers eenzelfde parkeerplaats op eenzelfde dag kunnen delen). Deze berekening neemt de fiets op als hoofdvervoerswijze voor het natraject ten belope van 0,5% van de verplaatsingen (minimalistische schatting).
- 17 Zie het verslag Rebound: unintended consequences of transport policies and technology innovations, The Institution of Engineering and Technology Newcastle University, 2010, dat onder meer een studie vermeldt van Mokhtarian, A Synthetic Approach to Estimating the Impacts of Telecommuting on Travel, Urban Studies 35 (2), 1998.
- 18 In deze berekening werden een aantal vergelijkbare maatregelen in een enkele maatregel gegroepeerd (bv. sensibiliseringsactie voor de werknemers en sensibiliseringsacties voor de bezoekers). Om een vergelijking toe te laten werden alleen de gemeenschappelijke maatregelen voor 2011 en 2014 in aanmerking genomen. In totaal werden voor dit gemiddelde 55 maatregelen in aanmerking genomen.
- 19 Cyclelogistics.eu, geraadpleegd op 31 augustus 2016.
- 20 Als opmerkelijke uitzonderingen vermelden wij de sensibiliseringscampagnes van de MIVB en van de Nationale Loterij voor de verplaatsingen te voet.
- 21 Het betrof een maatregelenpakket - "Maatregelen voor een schoner autopark" - dat minder nauwkeurig is dan de Ecoscore. In 2011 betrof deze maatregel 77% van de werknemers.
- 22 Terwijl de bedrijven sinds 2004 BVP-plichtig zijn, hebben zij hun gegevens in 2005 en zelfs pas in 2006 ingediend. Vandaar dat, ten opzichte van 2014, wij het hebben over een interval van 8 jaar.
- 23 Zie BELDAM 2010 en Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit – De verplaatsingsgewoonten, 2013.
- 24 Onze analyse spitst zich toe op de werknemers die naar Brussel komen werken en die de vraag over de mobiliteit hebben beantwoord, hetzij ongeveer 6.000 respondenten.
- 25 BELDAM 2010 en Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit – De verplaatsingsgewoonten, 2013.

# Lijst van de figuren

<b>Figuur 1 :</b>	De BVP-rapporten 2006 en 2011 en de federale diagnostiek 2014	11
<b>Figuur 2:</b>	Evolutie van de BVP-verplichting in Brussel	15
<b>Figuur 3:</b>	Vergelijking van de BVP-verplichtingen in België	16
<b>Figuur 4:</b>	Representativiteit van de steekproef	17
<b>Figuur 5:</b>	Evolutie van de bevolking in het BHG	20
<b>Figuur 6:</b>	Evolutie van het totaal BBP in het BHG	20
<b>Figuur 7:</b>	Evolutie van de dieselprijs in België	20
<b>Figuur 8:</b>	Evolutie van het Belgische wagenpark	20
<b>Figuur 8:</b>	Evolutie van het Brusselse wagenpark	20
<b>Figuur 10:</b>	Beknopte weergave van de macro-economische indicatoren en hun invloed op de mobiliteit	21
<b>Figuur 11:</b>	Evolutie van het parkeeraanbod op de openbare weg in het BHG	22
<b>Figuur 12:</b>	Delen van de openbare ruimte in het BHG	22
<b>Figuur 13:</b>	Evolutie van het aantal effectieve plaatsen-kilometers in reizigersdienst (in miljoen)	23
<b>Figuur 14:</b>	Belangrijkste MIVB-lijnen met een verbeterd aanbod tussen 2011 en 2014	24
<b>Figuur 15:</b>	Evolutie van het vervoersaanbod in Brussel in de periode 2011-2014	25
<b>Figuur 16:</b>	Grootte van de bedrijven	27
<b>Figuur 17:</b>	Locatie van de bedrijven en aantal werknemers per site	28
<b>Figuur 18:</b>	Bereikbaarheid met het openbaar vervoer en grootte van de bedrijven	29
<b>Figuur 19:</b>	Verdeling van de bedrijven en van de werknemers per bereikbaarheidszone	29
<b>Figuur 20:</b>	Gemiddelde woon-werkafstand	30
<b>Figuur 21:</b>	Woonplaats van de werknemers	30
<b>Figuur 22 :</b>	Woonplaats van de werknemers volgens de bedrijfslocatie	31
<b>Figuur 23:</b>	Activiteitensectoren van de bedrijven	32
<b>Figuur 24:</b>	Bereikbaarheid van de bedrijven volgens activiteitensector	33
<b>Figuur 25:</b>	Woon-werkafstand volgens activiteitensector	33
<b>Figuur 26:</b>	Modale verdeling van het woon-werkverkeer	36
<b>Figuur 27:</b>	Modale verdeling van het woon-werkverkeer, vergelijking 2006-2014	36
<b>Figuur 28:</b>	Modale verdeling van het woon-werkverkeer, vergelijking tussen de Brusselse en Belgische bedrijven	37
<b>Figuur 29:</b>	Modale verdeling van het woon-werkverkeer in aantal km en volumes voertuigen-reizigers	38
<b>Figuur 30:</b>	Modale verdeling van het woon-werkverkeer volgens de bereikbaarheid van de bedrijven met het openbaar vervoer	39
<b>Figuur 31:</b>	Evolutie van de modale verdeling van het woon-werkverkeer volgens de bereikbaarheid van de bedrijven	40
<b>Figuur 32:</b>	Modale verdeling van het woon-werkverkeer volgens de woonplaats van de werknemers	41
<b>Figuur 33:</b>	Evolutie van de modale verdeling van het woon-werkverkeer volgens de woonplaats van de werknemers	41
<b>Figuur 34:</b>	Modale verdeling van het woon-werkverkeer volgens de woon-werkafstand	42
<b>Figuur 35:</b>	Modale verdeling van het woon-werkverkeer volgens activiteitensector	43
<b>Figuur 36:</b>	Aantal en bestemming van de beroepsverplaatsingen per dag	45
<b>Figuur 37:</b>	Modale verdeling van de beroepsverplaatsingen per bereikbaarheidszone	46
<b>Figuur 38:</b>	Aantal beroepsverplaatsingen per werknemer	47
<b>Figuur 39:</b>	Percentage beroepsverplaatsingen binnen en buiten het BHG	48
<b>Figuur 40:</b>	Aandeel van de beroepsverplaatsingen per vervoerswijze volgens activiteitensector	48
<b>Figuur 41:</b>	Aantal bezoekers per dag volgens de bereikbaarheid van de bedrijven, vervoerswijze en herkomst	50
<b>Figuur 42:</b>	Aantal bezoekers per dag volgens activiteitensector	51
<b>Figuur 43:</b>	Modaal aandeel van de auto om naar het werk te gaan volgens de beschikbaarheid van parkeergelegenheid	53
<b>Figuur 44:</b>	Aantal en bestemming van de parkeerplaatsen volgens de bereikbaarheid van de bedrijven	54
<b>Figuur 45:</b>	Aantal parkeerplaatsen en aandeel per werknemer volgens activiteitensector	55

<b>Figuur 46:</b>	Aantal fietsparkeerplaatsen voor alle bedrijven van de steekproef	56
<b>Figuur 47:</b>	Vergelijking van vraag en aanbod van fietsparkeerplaatsen	57
<b>Figuur 48:</b>	Aantal en aandeel ter beschikking gestelde bedrijfswagens volgens activiteitensector en evolutie 2011-2014	58
<b>Figuur 49:</b>	Evolutie 2011-2014 van de bedrijfswagens en van het modale aandeel van de auto	59
<b>Figuur 50:</b>	Verdeling van de werknemers volgens het soort werktijd, uitgesplitst per activiteitensector	60
<b>Figuur 51:</b>	Aandeel telewerkers	61
<b>Figuur 52:</b>	Aandeel telewerkers uitgesplitst per activiteitensector	62
<b>Figuur 53:</b>	Aantal ingevoerde maatregelen per werknemer	63
<b>Figuur 54:</b>	Door de bedrijven genomen algemene maatregelen in percentage van de betrokken sites en werknemers	64
<b>Figuur 55:</b>	Door de bedrijven ingevoerde openbaarvervoersmaatregelen, in percentage van de betrokken sites en werknemers	65
<b>Figuur 56:</b>	Door de bedrijven ingevoerde carpoolmaatregelen, in percentage van de betrokken sites en werknemers	67
<b>Figuur 57:</b>	Door de bedrijven ingevoerde fietsmaatregelen, in percentage van de betrokken sites en werknemers	67
<b>Figuur 58:</b>	Door de bedrijven ingevoerde maatregelen voor voetgangers en PBM's, in percentage van de betrokken sites en werknemers	69
<b>Figuur 59:</b>	Door de bedrijven ingevoerde maatregel 'kilometervergoeding privéauto', in percentage van de betrokken sites en werknemers	70
<b>Figuur 60:</b>	Door de bedrijven ingevoerde maatregelen 'de auto anders', in percentage van de betrokken sites en werknemers	70
<b>Figuur 61:</b>	Ingevoerde maatregelen per gemiddelde werknemer volgens de grootte van de bedrijven	71
<b>Figuur 62:</b>	Overzicht van de evolutie 2011-2014 van de 8 verplichte maatregelen volgens het aandeel van de betrokken werknemers	71
<b>Figuur 63:</b>	Beknopte weergave, per vervoerswijze, van de evolutie 2011-2014 van de maatregelen volgens het aantal betrokken werknemers	72
<b>Figuur 64:</b>	Effecten van de BVP's in verschillende landen (resultaten van de studies)	75
<b>Figuur 65:</b>	Effecten van de BVP's in verschillende landen (infographic)	76
<b>Figuur 66:</b>	Effecten van de BVP's in Nederland volgens het soort ingevoerde maatregel (Touwen 2000 voorgesteld door Ligtermoet 2001)	76
<b>Figuur 67:</b>	Verdeling van de bedrijven volgens hun BVP-verplichting	77
<b>Figuur 68:</b>	Evolutie van het aandeel van de auto volgens het jaar van de BVP-verplichting	77
<b>Figuur 69:</b>	Doelstellingen van de bedrijven en de in 2014 effectief vastgestelde modale verdeling, en doelstellingen voor 2017	80

#### Aanvullende tabellen

<b>Figuur I:</b>	Tussen 2011 en 2014 aangelegde fietspaden op de gewestwegen, uitgesplitst per lengte van het vak	90
<b>Figuur II:</b>	Tussen 2011 en 2014 aangelegde GFR-vakken	91
<b>Figuur III:</b>	Locatie van de bedrijven volgens activiteitensector (in % werknemers)	92
<b>Figuur IV:</b>	Woonplaats van de werknemers volgens activiteitensector	93
<b>Figuur V:</b>	Modale verdeling van het woon-werkverkeer volgens activiteitensector (hoofvervoerswijze, in % werknemers)	94
<b>Figuur VI:</b>	Aandeel van de beroepsverplaatsingen per dag, bestemming en vervoerswijze, volgens activiteitensector	95
<b>Figuur VII:</b>	Aantal bezoekers, vervoerswijze en bestemming, per activiteitensector	96
<b>Figuur VIII:</b>	Aantal bezoekers per dag volgens de bereikbaarheid van de bedrijven, vervoerswijze en herkomst	97
<b>Figuur IX:</b>	Aantal beschikbare fietsparkeerplaatsen volgens activiteitensector	97
<b>Figuur X:</b>	Aantal en aandeel van de ter beschikking gestelde bedrijfswagens volgens activiteitensector en evolutie 2011-2014	98
<b>Figuur XI:</b>	Verdeling van de werknemers volgens het soort werktijd, uitgesplitst per activiteitensector	99
<b>Figuur XII:</b>	Aandeel van de telewerkers en aantal dagen, uitgesplitst per activiteitensector	100

# Aanvullende tabellen

Figuur 1: Tussen 2011 en 2014 aangelegde fietspaden op de gewestwegen, uitgesplitst per lengte van het vak

Project	Lengte (m)	Type
Leopold III-laan	4.200	gescheiden tweerichtingsfietspad + gescheiden fietspad
Gentsesteenweg	3.315	gemarkeerd fietspad + fietssuggestiestrook
Rooseveltlaan	2.480	gescheiden fietspad
Waversesteenweg	2.325	fietssuggestiestrook + voor fietsers toegankelijke busstrook
Mettewielaan	2.170	gescheiden fietspad
Havenlaan	1.575	gecombineerd fiets- en voetpad
Poincarélaan	1.200	gemarkeerd fietspad
Viloordsesteenweg	1.000	gescheiden tweerichtingsfietspad
Albertlaan	900	gemarkeerd fietspad
Humaniteitslaan	900	gescheiden tweerichtingsfietspad
Vorstlaan	725	gescheiden tweerichtingsfietspad
Brouwerijstraat	465	fietssuggestiestrook
Kruidtuinlaan	450	gescheiden tweerichtingsfietspad + gemarkeerd fietspad
Zuidlaan	450	gemarkeerd fietspad
Anton Van Osslaan	376	gescheiden fietspad
Groene wandeling	365	gescheiden tweerichtingsfietspad
Gemeenschappenlaan	360	voor fietsers toegankelijke busstrook + gescheiden fietspad
Waterloosesteenweg	310	fietssuggestiestrook
Paepsemalaan	300	voor fietsers toegankelijke busstrook + gescheiden fietspad + gemarkeerd fietspad
Frans Van Kalckenlaan	300	voor fietsers toegankelijke busstrook + gescheiden fietspad + gemarkeerd fietspad
Troonstraat	150	gemarkeerd fietspad
<b>Totaal</b>	<b>24.316 m</b>	

Figuur II: Tussen 2011 en 2014 aangelegde GFR-vakken

<b>Straat of baanvak</b>	<b>Naam van de GFR</b>	<b>Gemeenten</b>	<b>Lengte (m)</b>	<b>Voltooiing van de werken</b>
Leopold III-laan	1	Schaarbeek	320	2011
Ninoofsepoort	CK	Molenbeek - Brussel	500	2011
Mariemontkaai, Nijverheidskaai	CK	Molenbeek	652	2013
Sectie Schaarbeek	MM	Schaarbeek	1.950	2011
Paepsemalaan/Frans Van Kalckenlaan	B	Anderlecht	300	2011
Kerselarenlaan	2	Schaarbeek	1.100	2011
Wetstraat (sectie centrum)	2	Brussel	420	2012
Oudstrijderslaan	5	Oudergem	975	2012
Vanderstichelenstraat - Opzichterstraat	12	Molenbeek	450	2012
Havenlaan	CK	Brussel	1.575	2013
Metsysstraat	MM	Schaarbeek	150	2013
Fraikinstraat/Voltairelaan	B	Schaarbeek	300	2013
		<b>Totaal</b>	<b>8.692 m</b>	

Figuur III: Locatie van de bedrijven volgens activiteitssector (in % werknemers)

Activiteitssector	Zone A	Zone B	Zone C	Bereikbaarheidsindex
Horeca	100%	0%	0%	1,00
Instanties van het Vlaams Gewest	98%	2%	0%	0,99
Instanties van het BHG	81%	19%	0%	0,90
Banken en verzekeringen	79%	19%	2%	0,89
Instanties van de Franse Gemeenschap	73%	27%	0%	0,87
Europese instellingen	86%	0%	14%	0,86
Federale instanties	80%	11%	8%	0,86
Water en energie	61%	20%	19%	0,71
Rest van de non-profitsector	42%	44%	14%	0,64
Hoger onderwijs	40%	39%	20%	0,60
Politie	47%	26%	27%	0,60
Transport en logistiek	42%	34%	24%	0,59
Gemeentebesturen / OCMW's	37%	44%	19%	0,59
Dienstenbedrijven	41%	30%	29%	0,56
Media	19%	69%	12%	0,53
Industrie	7%	64%	29%	0,39
Gezondheidszorg	13%	43%	44%	0,35
Kleuter-/lager/secundair onderwijs	18%	28%	53%	0,33
Grootwarenhuizen	11%	36%	53%	0,29
<b>Gemiddelde</b>	<b>57%</b>	<b>25%</b>	<b>18%</b>	<b>0,70</b>

Figuur IV: Woonplaats van de werknemers volgens activiteitensector

Activiteitensector	Brussel	Rand	GEN-kroon	Rest van België	Gemiddelde woonwerkdafstand (km)
Europese instellingen	69%	17%	7%	7%	10
Gemeentebesturen / OCMW's	65%	17%	11%	7%	10
Horeca	64%	12%	11%	13%	14
Gezondheidszorg	46%	24%	19%	11%	16
Kleuter-/lager/secundair onderwijs	49%	19%	18%	14%	17
Grootwarenhuizen	47%	23%	14%	16%	17
Instanties van het BHG	47%	19%	18%	16%	19
Hoger onderwijs	44%	18%	21%	18%	19
Rest van de non-profitsector	36%	17%	22%	26%	24
Transport en logistiek	37%	14%	23%	26%	25
Politie	27%	25%	23%	25%	25
Dienstenbedrijven	26%	20%	25%	29%	27
Water en energie	26%	21%	24%	29%	27
Media	24%	16%	28%	32%	27
Industrie	23%	14%	32%	31%	27
Banken en verzekeringen	20%	19%	30%	31%	29
Instanties van de Franse Gemeenschap	33%	8%	17%	42%	34
Instanties van het Vlaams Gewest	5%	10%	43%	41%	36
Federale instanties	16%	10%	30%	43%	37
<b>Gemiddelde</b>	<b>34%</b>	<b>17%</b>	<b>23%</b>	<b>26%</b>	<b>25 km</b>

Figuur V: Modale verdeling van het woon-werkverkeer volgens activiteitensector (hoofvervoerswijze, in % werknemers)

Activiteitensector	Auto	Carpool	Motor	Trein	Stedelijk OV	Shuttle	Fiets	Te voet
Federale instanties	11,9%	0,9%	0,7%	70,1%	13,3%	0,0%	2,0%	1,0%
Instanties van de Franse Gemeenschap	14,4%	0,7%	0,4%	53,9%	28,2%	0,0%	1,5%	1,0%
Instanties van het Vlaams Gewest	18,0%	0,1%	0,1%	73,3%	6,9%	0,0%	1,4%	0,2%
Horeca	18,4%	0,5%	0,9%	21,2%	48,9%	0,3%	2,3%	7,4%
Instanties van het BHG	22,0%	1,7%	3,7%	30,2%	32,0%	0,0%	9,1%	1,3%
Rest van de non-profitsector	24,7%	2,7%	1,1%	40,3%	25,9%	0,4%	2,7%	2,3%
Europese instellingen	26,2%	0,5%	1,5%	17,1%	31,7%	0,4%	10,4%	12,2%
Gemeentebesturen / OCMW's	28,0%	1,3%	1,9%	15,1%	40,2%	0,0%	4,2%	9,3%
Hoger onderwijs	31,9%	0,5%	1,1%	31,2%	23,1%	0,0%	6,5%	5,6%
Banken en verzekeringen	33,3%	0,8%	0,6%	47,8%	15,6%	0,0%	1,2%	0,7%
Kleuter-/lager/secundair onderwijs	40,3%	1,7%	1,3%	19,7%	25,7%	0,1%	5,4%	6,0%
Transport en logistiek	44,3%	1,1%	2,5%	24,9%	14,5%	0,4%	1,7%	10,5%
Politie	47,9%	6,2%	6,0%	22,7%	11,9%	0,0%	3,0%	2,2%
Water en energie	51,1%	1,1%	1,5%	31,1%	12,2%	0,0%	2,3%	0,7%
Grootwarenhuizen	56,4%	0,2%	0,5%	7,3%	22,2%	0,0%	1,8%	11,4%
Industrie	56,8%	13,2%	2,0%	7,0%	6,8%	10,8%	2,2%	1,2%
Gezondheidszorg	57,6%	1,1%	0,8%	11,2%	21,9%	0,0%	3,0%	4,5%
Dienstenbedrijven	59,3%	0,9%	0,7%	25,4%	11,3%	0,1%	1,4%	0,9%
Media	60,7%	0,6%	1,9%	19,2%	13,5%	0,0%	2,8%	1,4%
<b>Gemiddelde</b>	<b>35,4%</b>	<b>1,2%</b>	<b>1,2%</b>	<b>36,0%</b>	<b>18,8%</b>	<b>0,3%</b>	<b>3,2%</b>	<b>3,9%</b>



Figuur VI: Aandeel van de beroepsverplaatsingen per dag, bestemming en vervoerswijze, volgens activiteitensector

Activiteitensector	Beroepsverpl./ werknemer	% BHG	% buiten BHG	% auto	% dienstwagen	% OV	% fiets	% te voet
Gemeentebesturen / OCMW's	0,47	95%	5%	16%	30%	24%	4%	25%
Politie	0,45	94%	6%	3%	66%	7%	3%	16%
Banken en verzekeringen	0,36	73%	27%	35%	1%	32%	3%	28%
Water en energie	0,36	49%	51%	61%	22%	12%	1%	1%
Hoger onderwijs	0,29	64%	36%	43%	1%	37%	6%	9%
Europese instellingen	0,23	88%	12%	16%	1%	44%	10%	28%
Media	0,23	38%	62%	52%	26%	15%	1%	1%
Instanties van het BHG	0,21	92%	8%	13%	33%	39%	7%	7%
Instanties van de Franse Gemeenschap	0,21	54%	46%	26%	24%	38%	5%	6%
Dienstenbedrijven	0,19	40%	60%	77%	7%	11%	1%	2%
Transport en logistiek	0,18	86%	14%	42%	45%	10%	1%	3%
Instanties van het Vlaams Gewest	0,17	36%	64%	14%	26%	36%	5%	17%
Rest van de non-profitsector	0,10	62%	38%	43%	21%	28%	2%	5%
Federale instanties	0,10	61%	39%	19%	10%	55%	2%	12%
Kleuter-/lager/secundair onderwijs	0,06	62%	38%	43%	10%	41%	3%	2%
Grootwarenhuizen	0,06	32%	68%	90%	3%	5%	0%	0%
Horeca	0,04	74%	26%	64%	7%	25%	0%	2%
Gezondheidszorg	0,02	72%	28%	55%	26%	13%	2%	3%
Industrie	0,02	38%	62%	65%	27%	4%	0%	2%
<b>Totaal</b>	<b>0,2</b>	<b>70%</b>	<b>30%</b>	<b>35%</b>	<b>14%</b>	<b>29%</b>	<b>3,5%</b>	<b>17%</b>

Figuur VII: Aantal bezoekers, vervoerswijze en bestemming, per activiteitensector

Rekening houdend met het laag aantal bezoekers voor sommige activiteitensectoren, gekoppeld aan het gebrek aan gegevens over de vervoerswijze en de herkomst, kunnen hier alleen de activiteitensectoren met meerdere duizenden bezoekers in aanmerking worden genomen.

Activiteitensector	# bezoekers	Bezoekers/ werknemer	# verpl. auto	# verpl. taxi	# verpl. OV	# verpl. autocar	# verpl. fiets	# verpl. motor	# verpl. te voet	# verpl. In BHG	# verpl. Buiten BHG
Grootwarenhuizen	71.330	15,58	50%	0%	28%	0%	0%	0%	21%	72%	28%
Hoger onderwijs	60.924	6,14	11%	0%	71%	0%	4%	0%	14%	62%	38%
Kleuter-/lager/ secundair onderwijs	6.697	2,66	9%	0%	21%	38%	1%	0%	29%	83%	17%
Horeca	3.425	1,69	31%	28%	33%	3%	0%	0%	4%	40%	60%
Gezondheidszorg	29.828	1,02	62%	3%	29%	0%	0%	1%	5%	65%	35%
Rest van de non-profitsector	5.764	0,81	36%	3%	46%	0%	3%	0%	8%	52%	48%
Gemeentebesturen / OCMW's	7.154	0,60	30%	1%	33%	0%	3%	1%	32%	95%	5%
Politie	1.412	0,39	50%	1%	15%	0%	7%	8%	11%	90%	10%
Federale instanties	10.520	0,21	29%	0%	54%	6%	1%	0%	7%	49%	51%
Europese instellingen	4.192	0,16	14%	10%	51%	5%	6%	0%	15%	37%	63%
Instanties van het BHG	924	0,15	13%	0%	71%	0%	2%	0%	1%	93%	7%
Andere	71	0,14	70%	1%	3%	0%	0%	0%	0%	90%	10%
Water en energie	1.075	0,13	58%	7%	24%	1%	1%	3%	1%	41%	59%
Instanties van het Vlaams Gewest	1.023	0,13	23%	0%	66%	0%	0%	0%	2%	57%	43%
Dienstenbedrijven	3.458	0,12	67%	12%	9%	0%	1%	1%	3%	43%	57%
Media	477	0,11	43%	4%	27%	14%	1%	1%	1%	7%	93%
Instanties van de Franse Gemeenschap	94	0,09	30%	5%	20%	0%	15%	5%	25%	30%	70%
Industrie	394	0,08	68%	2%	7%	15%	1%	1%	1%	29%	71%
Banken en verzekeringen	1.755	0,05	67%	1%	19%	0%	0%	0%	3%	57%	43%
Transport en logistiek	684	0,04	56%	0%	39%	0%	0%	0%	0%	24%	76%
<b>Totaal</b>	<b>211.201</b>	<b>0,80</b>	<b>36%</b>	<b>1%</b>	<b>43%</b>	<b>2%</b>	<b>2%</b>	<b>1%</b>	<b>15%</b>	<b>65%</b>	<b>35%</b>

Figuur VIII: Aantal bezoekers per dag volgens de bereikbaarheid van de bedrijven, vervoerswijze en herkomst

Zone	# bezoekers	# bezoekers /werknemer	% Auto	% OV	% Autocar	% Fiets	% Te voet	% Herkomst BHG	% Herkomst buiten BHG
Zone A	88.995	0,59	19%	57%	1%	2%	20%	53%	47%
Zone B	75.085	1,16	43%	40%	0%	2%	13%	82%	18%
Zone C	47.121	1,00	56%	25%	6%	2%	10%	61%	39%
<b>Totaal</b>	<b>211.201</b>	<b>0,80</b>	<b>36%</b>	<b>43%</b>	<b>2%</b>	<b>2%</b>	<b>15%</b>	<b>65%</b>	<b>35%</b>

Figuur IX: Aantal beschikbare fietsparkeerplaatsen volgens activiteitensector

Activiteitensector	Modaal aandeel fiets	# fietsparkeerplaatsen	# fietsparkeerplaatsen/ fietser	# fietsparkeerplaatsen/ werknemer
Hoger onderwijs	6,5%	2.047	3,2	0,21
Europese instellingen	10,4%	3.945	1,5	0,15
Instanties van het BHG	9,1%	751	1,4	0,12
Water en energie	2,3%	822	4,2	0,10
Gemeentebesturen / OCMW's	4,2%	1.038	2,1	0,09
Kleuter-/lager/secundair onderwijs	5,4%	198	1,5	0,08
Media	2,8%	331	2,8	0,08
Rest van de non-profitsector	2,7%	539	2,8	0,08
Grootwarenhuizen	1,8%	328	4,0	0,07
Dienstenbedrijven	1,4%	2.046	5,1	0,07
Horeca	2,3%	144	3,1	0,07
Politie	3,0%	241	2,2	0,07
Instanties van de Franse Gemeenschap	1,5%	67	4,2	0,06
Industrie	2,2%	322	2,9	0,06
Andere	6,3%	25	0,8	0,05
Banken en verzekeringen	1,2%	1.811	3,9	0,05
Transport en logistiek	1,7%	741	2,7	0,05
Federale instanties	2,0%	2.270	2,3	0,05
Gezondheidszorg	3,0%	1.263	1,4	0,04
Instanties van het Vlaams Gewest	1,4%	343	3,0	0,04
<b>Totaal</b>	<b>3,2%</b>	<b>19.272</b>	<b>2,3</b>	<b>0,07</b>

Figuur X: Aantal en aandeel van de ter beschikking gestelde bedrijfswagens volgens activiteitensector en evolutie 2011-2014

Activiteitensector	Bedrijfswagens	Bedrijfswagens/ werknemer	Evolutie 2011-2014 (in procentpunten)
Water en energie	3.762	45%	+3%
Dienstenbedrijven	12.079	42%	-1%
Banken en verzekeringen	9908	26%	+6%
Media	710	17%	+7%
Grootwarenhuizen	695	15%	+14%
Transport en logistiek	1.292	8%	+8%
Rest van de non-profitsector	480	7%	+1%
Industrie	270	5%	-2%
Horeca	74	4%	+1%
Gezondheidszorg	907	3%	+1%
Andere	8	2%	-11%
Instanties van de Franse Gemeenschap	15	1%	+1%
Instanties van het BHG	43	0,7%	0%
Federale instanties	304	0,6%	0%
Hoger onderwijs	57	0,6%	0%
Gemeentebesturen / OCMW's	47	0,4%	0%
Instanties van het Vlaams Gewest	14	0,2%	-2%
Kleuter-/lager/secundair onderwijs	1	0%	0%
Politie	1	0%	0%
Europese instellingen	0	0%	0%
<b>Totaal</b>	<b>30.667</b>	<b>11,6%</b>	<b>+1,3%</b>

Figuur XI: Verdeling van de werknemers volgens het soort werktijd, uitgesplitst per activiteitensector

Activiteitensector	# Vast	# Glijdend	# Shifts	# Onregelmatig
Gemeentebesturen / OCMW's	31%	53%	4%	12%
Banken en verzekeringen	18%	78%	0%	3%
Water en energie	15%	83%	2%	0%
Kleuter-/lager/secundair onderwijs	61%	14%	2%	23%
Hoger onderwijs	17%	71%	0%	12%
Dienstenbedrijven	19%	77%	2%	2%
Grootwarenhuizen	9%	11%	3%	78%
Horeca	35%	8%	35%	22%
Industrie	20%	13%	67%	0%
Europese instellingen	0%	98%	0%	2%
Media	14%	58%	5%	24%
Instanties van de Franse Gemeenschap	2%	98%	0%	0%
Instanties van het BHG	7%	75%	18%	0%
Instanties van het Vlaams Gewest	1%	99%	0%	1%
Federale instanties	5%	80%	4%	11%
Politie	15%	18%	39%	28%
Rest van de non-profitsector	28%	63%	1%	8%
Gezondheidszorg	27%	5%	13%	55%
Transport en logistiek	63%	9%	9%	19%
<b>Gemiddelde</b>	<b>18%</b>	<b>62%</b>	<b>6%</b>	<b>14%</b>

Figuur XII: Aandeel van de telewerkers en aantal dagen, uitgesplitst per activiteitensector

Activiteitensector	% telewerkers	Dagen/week
Instanties van het Vlaams Gewest	58%	0,6
Banken en verzekeringen	28%	0,8
Rest van de non-profitsector	28%	0,7
Federale instanties	22%	1,0
Instanties van het BHG	20%	1,0
Dienstenbedrijven	17%	1,1
Europese instellingen	15%	1,0
Media	13%	1,0
Instanties van de Franse Gemeenschap	12%	1,3
Water en energie	12%	1,2
Transport en logistiek	5%	1,0
Hoger onderwijs	5%	1,2
Grootwarenhuizen	4%	1,0
Industrie	0,1%	1,3
Politie	0%	
Gemeentebesturen / OCMW's	0%	
Gezondheidszorg	0%	
Kleuter-/lager/secundair onderwijs	0%	
Horeca	0%	
<b>Gemiddelde</b>	<b>16%</b>	<b>0,9</b>



The page contains a large grid of 20 empty rows, each consisting of a solid top line and a dotted bottom line, providing space for data entry.





The image shows a large, empty table grid with 28 rows and multiple columns. The grid is composed of thin, light blue lines forming a series of rectangular cells. The table is currently blank, with no data or text entered into any of the cells.

