

# Bedrijfsvervoerplannen

Balans van de situatie 2011



# Bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

–

## Balans van de situatie in 2011

Redactie en berekeningen :

**Gaston BASTIN** (Leefmilieu Brussel)

[gbastin@environnement.irisnet.be](mailto:gbastin@environnement.irisnet.be)

Herlezing :

**Sarah HOLLANDER** (Leefmilieu Brussel)

**Christian VAN DE VELDE** (Brussel Mobiliteit)

**Sofie DE LAENDER** (Brussel Mobiliteit)

**Damien SURY** (Kabinet Huytebroek)

**Jean-François BASTIN**



# Inhoudstafel

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
1.1	Context	2
1.2	Doelstellingen	3
1.3	Reikwijdte van de studie	3
1.3.1	Identificatie van de bedrijven: de KBO- en RSZ-gegevens	3
1.3.2	De reële situatie: afwijkingen met betrekking tot het aantal werknemers	3
1.3.3	Samenvoeging van vestigingseenheden	4
1.3.4	Participatie aan de verplichting	5
1.3.5	Het in dit rapport besproken staal	5
<b>2</b>	<b>Profiel van de bedrijven met en BVP</b>	<b>6</b>
2.1	Grootte van de bedrijven	6
2.2	Locatie van de ondernemingen in het BHG	6
2.3	Locatie van de werknemers	8
2.4	Activiteitssector	10
2.4.1	De grootte van de sectoren	10
2.4.2	De locatie van de sectoren	11
2.4.3	Verdeling van de werknemers per sector	12
<b>3</b>	<b>Verplaatsingen gegenereerd door de bedrijven</b>	<b>15</b>
3.1	Woon-werkverplaatsingen	15
3.1.1	Volgens de locatie van het bedrijf (bestemming)	16
3.1.2	Volgens de woonplaats (herkomst)	18
3.1.3	Volgens het vertrekpunt in combinatie met de locatie van de site in het BHG	22
3.1.4	Al naargelang de sector	23
3.1.5	Volgens de grootte van de onderneming	24
3.2	Professionele verplaatsingen	25
3.3	Verplaatsingen van bezoekers	26
<b>4</b>	<b>Het mobiliteitsbeleid van de bedrijven</b>	<b>27</b>
4.1	Parkings	27
4.1.1	Parkings voor auto's	27
4.1.2	Fietsparkings	30
4.2	Voertuigenparken	32
4.3	Werkuren	34
4.4	Actieplan	35
4.4.1	Invloed van de grootte van de onderneming	38
4.4.2	Invloed van de locatie van de onderneming	39
4.4.3	Invloed van de activiteitssector	40
4.4.4	Invloed van de maatregelen op de modale verdeling	42
4.4.5	Telewerken	44
<b>5</b>	<b>Doelstellingen van de bedrijven</b>	<b>46</b>
5.1	Woon-werkverplaatsingen	46
5.2	Professionele verplaatsingen en verplaatsingen van bezoekers	46
<b>6</b>	<b>Conclusie</b>	<b>48</b>
6.1	Overzicht van de belangrijkste resultaten	48
6.2	Conclusies en vooruitzichten	50
<b>7</b>	<b>Annexes</b>	<b>55</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Context

Alle ondernemingen (met inbegrip van overheidsinstellingen) die meer dan **100 werknemers** op eenzelfde site in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tewerkstellen, zijn verplicht om een **bedrijfsvervoerplan (BVP)** op te stellen. **Om de drie jaar** moeten deze bedrijven een **diagnose** van hun mobiliteitsituatie verrichten en een **actieplan** uitwerken, dat voornamelijk betrekking heeft op de woon-werk-verplaatsingen, maar eveneens op de professionele verplaatsingen van hun werknemers en op verplaatsingen van hun bezoekers. Het BVP beoogt een **rationalisering** van de gemotoriseerde verplaatsingen en wil een **modal shift** richting duurzamere modi teweegbrengen vanuit een streven naar een verbetering van de luchtkwaliteit (milieuaspect) en de verkeerssituatie (mobiliteitsaspect) binnen het Gewest.

Het opstellen van een bedrijfsvervoerplan werd in 2004 al verplicht voor alle bedrijven die meer dan 200 werknemers op eenzelfde site tewerkstelden<sup>1</sup>. In 2011 werd die drempel

### Kader 1. Nut van het bedrijfsvervoerplan

Hoewel de woon-werkverplaatsingen maar een deel van de globale mobiliteit uitmaken, nemen ze toch een essentiële plaats in binnen deze thematiek en dat omwille van meerdere redenen:

- De woon-werkverplaatsing is een essentiële schakel van de verplaatsingsketen. Ze heeft een uitgesproken invloed op de overige verplaatsingsmodi: vrijetijdsbestedingen, winkeluitstappen, middagpauzes, woon-schoolverplaatsingen, ... Als de woon-werkverplaatsing bv. met de eigen wagen gebeurt, dan is de kans groot dat voor alle andere verplaatsingen in de loop van de dag eveneens de auto genomen zal worden.
- De woon-werkverplaatsing vormt verder ook de belangrijkste reden om ons tijdens de spitsuren te verplaatsen. Het is echter net tijdens deze periodes van de dag dat de mobiliteitsproblemen zich opstapelen: files, vervuiling, geluidshinder, ...

Bovendien geldt de woon-werkverplaatsing ook als de meest voorspelbare van alle redenen waarom we ons verplaatsen. Bijgevolg is het eveneens deze verplaatsing die het meeste in aanmerking komt om het voorwerp uit te maken van een bewuste en rationele moduskeuze (verhouding tijd/kostprijs).

Voorts is het tevens de reden die met de langste verplaatsingsafstanden gepaard gaat.

Tot slot dient nog opgemerkt dat het BVP eveneens een invloed heeft op andere verplaatsingsredenen:

- professionele verplaatsingen;
- verplaatsing van bezoekers / klanten;
- vervoer van goederen.

in het kader van een nieuwe wet<sup>2</sup> verlaagd tot 100 werknemers per site. Een andere belangrijke wijziging die door deze nieuwe wet werd ingevoerd, bestaat eruit dat bepaalde maatregelen verplicht werden gemaakt (voor meer informatie ter zake verwijzen we u graag naar de [website van Leefmilieu Brussel](#)).

De nieuwe gewestelijke verplichting heeft bovendien tot doel om de regelgeving zoveel mogelijk aan te passen aan haar 'evenknie' op nationaal niveau: de *diagnostiek woon-werkverkeer*. Hoewel deze federale wetgeving minder ver gaat dan de gewestelijke bepalingen, betekende ze toch een niet onbelangrijke werkbelasting voor de bedrijven en in het bijzonder voor de ondernemingen die in Brussel gevestigd zijn, des te meer aangezien de initiële gewestelijke verplichting (2004) en die van het federale niveau opmerkelijke verschillen vertoonden:

- temporele desynchronisatie;
- inhoudelijke verschillen (definitie van de vervoersmodi, het aantal werknemers, ...);
- verschillend doelpubliek, omdat niet dezelfde drempel gehanteerd werd.

Vandaar dat het nieuwe gewestelijke besluit beide verplichtingen wilde harmoniseren door de drempel op 100 personen te leggen, een gelijkaardige timing te voorzien en een procedure te implementeren om de bedrijven toe te laten aan beide verplichtingen te voldoen door maar één enkel formulier in te vullen.

Deze procedure werd ingevoerd voor de eerste inzameling van gegevens onder de nieuwe verplichting. De aldus vergaarde informatie schetst een beeld van de situatie van de ondernemingen op **30 juni 2011**. De sites met meer dan 200 werknemers moesten hun BVP-formulier indienen vóór 15 oktober 2011 en de sites met tussen 100 en 200 werknemers hadden daarvoor tijd tot 15 januari 2012. Zoals we verder nog zullen zien (**punt 1.3.5**), werden deze termijnen door een deel van de bedrijven echter overschreden en duurde de inzameling van de gegevens bijgevolg langer dan voorzien.

Het huidige rapport maakt nu de balans op van de informatie die ontvangen werd in het kader van deze eerste BVP-golf.

<sup>2</sup> Wettelijke basis:

- [Ordonnantie van 14 mei 2009](#) betreffende de vervoerplannen, intussen vervangen door de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (**BWLKE**)
- [Besluit van 7 april 2011](#) van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bedrijfsvervoerplannen.



## 1.2 Doelstellingen

De eerste driejaarlijkse cyclus van de gewestelijke verplichting komt stilaan ten einde, aangezien de bedrijven op 30 juni 2014 een nieuwe mobiliteitsdiagnose zullen moeten verrichten, een nieuw actieplan zullen moeten opstellen en beide aan Leefmilieu Brussel zullen moeten bezorgen binnen dezelfde termijnen als hierboven vermeld (zij het dan drie jaar later).

En als de ondernemingen hun diagnoses moeten bijwerken, is het aan het Gewest om een stand van zaken op te maken voor de cyclus 2011-2014 van de BVP en er de nodige lessen uit te trekken. Dit rapport heeft dus meerdere doelstellingen:

- een samenvattend overzicht beschikken van de door de Brusselse bedrijven gegenereerde mobiliteit en het door hen gevoerde mobiliteitsbeleid (situatie op 30 juni 2011);

- de belangrijkste evoluties bepalen, die zich sinds de invoering van de eerste BVP-verplichting (2004-2011) hebben voorgedaan;
- de ondernemingen de mogelijkheid bieden om hun eigen situatie met die van hun gelijken te vergelijken en daar de nodige lessen uit te trekken;
- de overheidsinstanties de kans geven om het beheer van de mobiliteit en de aan de Brusselse bedrijven geboden diensten te verbeteren.

Dit rapport richt zich dus in het bijzonder tot de beheerders van de mobiliteit binnen de overheidsbesturen en bedrijven evenals tot de politieke verantwoordelijken, de mobiliteitsdeskundigen bij de studie bureaus en iedereen die zich van ver of dichtbij interesseert voor de mobiliteit in het BHG.

## 1.3 Reikwijdte van de studie

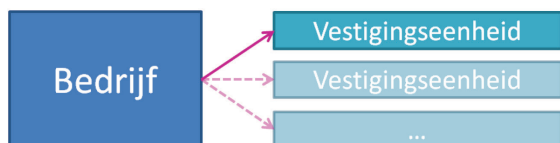
### 1.3.1 Identificatie van de bedrijven: de KBO- en RSZ-gegevens

Teneinde een doeltreffende uitvoering van de BVP-verplichting te kunnen garanderen, heeft het Gewest alle potentieel betroffen sites geïdentificeerd, d.w.z. al die welke meer dan 100 werknemers van eenzelfde bedrijf in het BHG tewerkstellen.

Hiervoor moest een methode gebruikt worden die toeliet om informatie te verkrijgen en uit te wisselen met de verschillende actoren (bedrijven, FOD Mobiliteit en Vervoer, RSZ). Er werd bijgevolg beslist om de structuur en de informatie van de [Kruispuntbank van Ondernemingen \(KBO\)](#) als basis te nemen.

De KBO is gestructureerd in 2 niveaus:

- De **onderneming** vormt de basisentiteit. Ze wordt geïdentificeerd aan de hand van een nummer (KBO-nr.), bestaande uit 10 cijfers, met als vorm **0###.###.###**
- De **vestigingseenheid (VE)** is een geografische inplanting van de onderneming. Elke onderneming beschikt logischerwijs over minstens één vestigingseenheid, maar kan er ook meerdere tellen. Elke VE wordt eveneens geïdentificeerd met behulp van een nummer bestaande uit 10 cijfers, met als vorm **2###.###.###**.



De KBO laat toe om de in Brussel aanwezige bedrijven evenals hun verschillende inplantingen (VE) te identificeren.

Om echter te weten te komen welke daarvan de drempel van 100 werknemers overschrijden, moeten we te rade gaan bij een andere informatiebron: de gegevens van de **RSZ** en de **RSZPPO** (voor de lokale overheidssector). Elke werkgever moet deze instanties namelijk om de drie maanden verklaringen over hun aantal werknemers bezorgen.

Hierbij dient opgemerkt dat de internationale organisaties en in het bijzonder de Europese instellingen - die als een erg belangrijke werkgever in het BHG gelden - nog aan de aldus verkregen listings moesten worden toegevoegd.

### 1.3.2 De reële situatie: afwijkingen met betrekking tot het aantal werknemers

In heel wat gevallen zijn werknemers die in administratief opzicht met een bepaalde vestigingseenheid verbonden zijn, daar in werkelijkheid maar zelden of zelfs nooit aanwezig. Dat is bv. het geval voor de commerciële medewerkers, de werknemers die op het terrein actief zijn, het kuispersoneel, enz.

Dit type van werknemers opnemen in een BVP is dan ook niet echt pertinent, aangezien de getroffen maatregelen op hen maar weinig impact hebben. Het is omwille van deze reden dat het BVP-besluit voorzag dat alleen de werknemers geteld moeten worden die meer dan de helft van hun werktijd op een bepaalde site aanwezig zijn. Door dit principe toe te passen, komen heel wat vestigingseenheden die administratief gesproken meer dan 100 werknemers tellen, evenwel onder de drempel van de 100 werknemers uit, wat maakt dat ze een afwijking op de BVP-verplichting kunnen verkrijgen.

Op die manier kende Leefmilieu Brussel **180 afwijkingen** toe.

### 1.3.3 Samenvoeging van vestigingseenheden

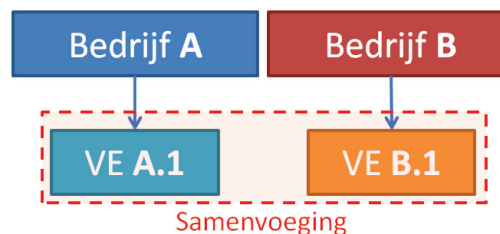
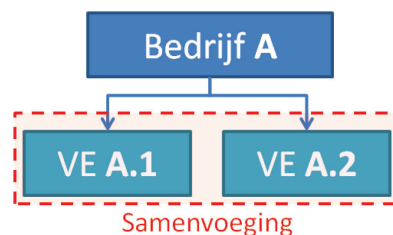
Tot nog toe werd de term vestigingseenheid gebruikt. De BVP-verplichting is echter gebaseerd op het begrip *site*. Dat begrip werd door de ordonnantie op 2 manieren gedefinieerd:

- ofwel een gebouw en zijn aanhorigheden;
- ofwel een zone waar meerdere gebouwen staan en die over meerdere ingangen beschikt, die via het meest directe voetgangerstraject op minder dan vijfhonderd meter van elkaar verwijderd zijn.

De tweede definitie voorziet daarmee de mogelijkheid dat meerdere vestigingseenheden één site vormen. Verder voorziet de BVP-verplichting ook dat meerdere ondernemingen die op eenzelfde site aanwezig zijn, zich kunnen groeperen voor de opstelling van hun BVP, als ze dat willen.

Hoewel een vestigingseenheid in de meeste gevallen met een site en dus een BVP zal overeenstemmen, zijn er ook twee complexere situaties mogelijk:

- Meerdere vestigingseenheden van eenzelfde bedrijf die zich op minder dan 500 meter van elkaar bevinden. In dat geval kon de onderneming haar vestigingseenheden groeperen om samen één enkel BVP-dossier te vormen en zodoende de werkbelasting zowel voor de onderneming als voor de overheid te beperken;
- Meerdere ondernemingen met elk één of meerdere vestigingseenheden, gevestigd op eenzelfde site of in eenzelfde gebouw. Ook in dat geval was een groepering toegestaan. Alle ondernemingen die zich op deze manier groepeerden, blijken overigens een nauwe band met elkaar te hebben<sup>3</sup>, omdat ze deel uitmaken van dezelfde groep en in functioneel opzicht één enkele onderneming vormen.



In totaal werden er zo **70 groeperingen** van vestigingseenheden doorgevoerd. Rekening houdend met de aan de ondernemingen toegekende afwijkingen en de doorgevoerde groeperingen, werden er **605 sites** geïdentificeerd waarvoor een BVP moest worden opgesteld. Samen stellen zij 316.000 werknemers tewerk.

Hierbij merken we op dat heel wat bedrijven ook een groot aantal betroffen sites tellen: MIVB (15), Federale Politie (9), Bpost (8), Net Brussel (8), Delhaize (7), FOD Binnenlandse Zaken (6), FOD Financiën (6), FOD Justitie (6), ... Dat maakt dat deze 605 sites uiteindelijk betrekking hebben op 500 verschillende ondernemingen.

<sup>3</sup> Bv. KBC Global Services, KBC Asset Management, KBC Credit Investments, KBC Real Estate, ...

### 1.3.4 Participatie aan de verplichting

Er werden 585 BVP-dossiers ontvangen. Dat betekent dat er nog 20 sites<sup>4</sup> niet in regel zijn met de wet en dat ondanks het feit dat er meerdere herinneringen werden verstuurd.

Was het reactiepercentage van de bedrijven beter in 2011 dan onder de vorige verplichting? Gezien de inaanmerkingneming van de reële situatie in termen van aantal werknemers (zie 1.3.2), is het moeilijk om daar een precies antwoord op te geven. Zoals blijkt uit **Tabel 1**, wijst alles wel in die richting. Bovendien heeft het duidelijkere wettelijke kader van de verplichting en met name dan de harmonisering met de federale verplichting het mogelijk gemaakt om op een systematischere manier dan vroeger contact op te nemen met de betrokken ondernemingen op basis van de RSZ-gegevens.

Daarnaast toont deze tabel ook aan dat met de verlaging van de drempel van 200 naar 100 werknemers, het aantal ontvangen dossiers van 270 naar 585 gestegen is, dus meer dan verdubbelde. Aangezien de nieuwe bedrijven echter kleiner zijn, was de evolutie van het aantal betrokken werknemers minder groot: van 233.000 in 2006 naar 294.000 in 2011.

**Tabel 1. Reactiepercentage op de gewestelijke verplichting**

Bron: RSZ 2006 & 2011

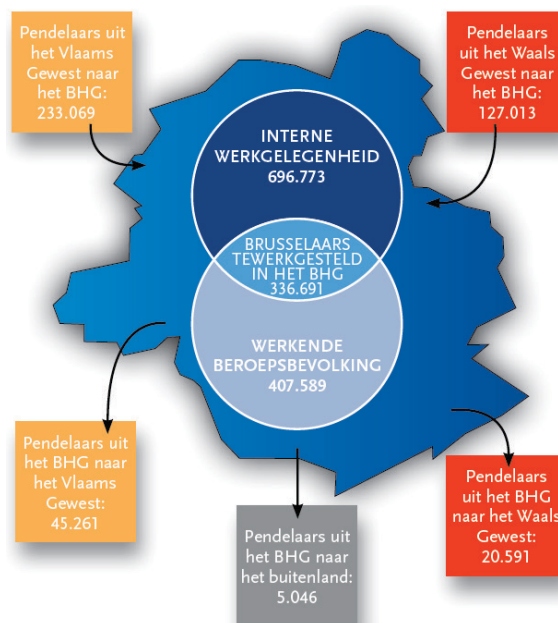
	Vorige verplichting (2006)	Nieuwe verplichting (2011)
# sites	270	585
# werknemers	233.000	294.000
# werknem. volgens RSZ	319.400	371.700
Theoretische antw.graad	72,9 %	79,1 %

<sup>4</sup> Gegevens van mei 2013.

### 1.3.5 Het in dit rapport besproken staal

**Figuur 1. Situatie van de arbeidsmarkt in het BHG (2011)**

Bron: ADSEI (EAK), figuur afkomstig van [Mini-Bru 2013](#)



De ontvangst en de validatie van de BVP-formulieren heeft heel wat tijd in beslag genomen. Afgezien van het feit dat heel wat bedrijven hun BVP te laat indienden, waardoor er meerdere herinneringen verstuurd moesten worden, moest ook de inhoud van elk dossier gecontroleerd worden, zowel in termen van cijfers (volledigheid, plausibiliteit, ...) als met betrekking tot de ondernomen acties (overeenstemming met het besluit). De onvolledige dossiers, die het merendeel van de ontvangen formulieren uitmaakten<sup>5</sup>, hebben bijgevolg het voorwerp uitgemaakt van heel wat heen- en weergecommuniceer tussen de administratie en de bedrijven.

Dat verklaart waarom er op het moment dat de in dit rapport opgenomen tabellen en kaarten werden opgesteld, maar 532 BVP-dossiers voldoende betrouwbare gegevens bleken te bevatten om in dit rapport te worden geïntegreerd. Dit rapport berust dus uitsluitend op de gegevens van deze 532 sites. Het betreft hier niettemin een bijzonder representatief staal, aangezien het 88% van de betrokken sites omvat.

Deze 532 sites stellen samen 280.845 werknemers tewerk. De 73 sites die niet in het staal zijn opgenomen, hebben daarentegen maar ca. 35.000 werknemers in dienst. Dat betekent dat er in totaal 316.000 werknemers in Brussel betroffen zijn door de BVP-verplichting - of dat zouden moeten zijn. Zoals we kunnen zien bij Figuur 1, stemt dit overeen met 45% van de in Brussel gelokaliseerde werkgelegenheid (697.000 banen).

<sup>5</sup> Slechts 30 % van de ontvangen dossiers werden volledig verklaard, zonder dat ze eerst teruggestuurd moesten worden naar de ondernemingen.

## 2 Profiel van de bedrijven met en BVP

### 2.1 Grootte van de bedrijven

Gemiddeld tellen de sites die door de BVP-verplichting zijn betroffen, iets meer dan 500 werknemers. In **Figuur 2** kunnen we echter zien dat de spreiding van de sites in functie van het aantal werknemers erg asymmetrisch is: de kleinste sites zijn het talrijkst, maar het is op de enkele grootste sites dat een meerderheid van de werknemers geconcentreerd is.

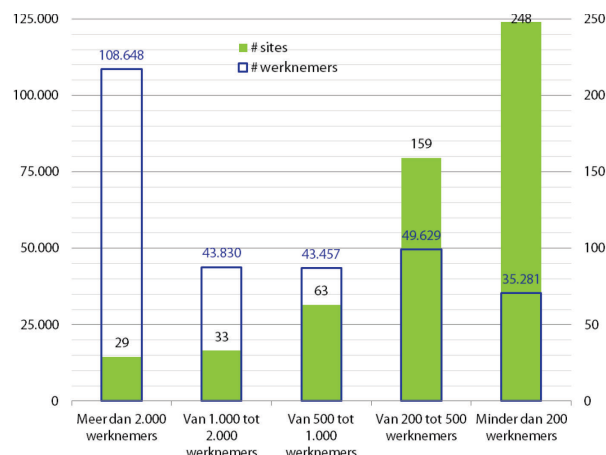
Alleen al op de grootste site, bestaande uit de gebouwen van de Europese Commissie in de omgeving van de Schumanronde, zijn er bijna 20.000 werknemers aan de slag.

Op de 29 grootste sites (met meer dan 2.000 werknemers) is 39% van de werkgelegenheid gelokaliseerd.

En omgekeerd zijn er 248 sites met minder dan 200 werknemers. Dat zijn bij benadering de sites die recentelijk aan de BVP-verplichting werden toegevoegd. We stellen daarbij vast dat ze maar 35.000 eenheden toevoegen aan het aantal werknemers dat door de bedrijfsvervoerplannen betroffen is.

Hierbij dient overigens opgemerkt dat we deze asymmetrische verdeling ook kunnen doortrekken voor de

**Figuur 2. Aantal sites en werknemers, volgens de grootte van de site**



kleinste bedrijven. Zo bestaan er in het BHG 11.900 vestigingen met 5 tot 99 werknemers in dienst en 21.650 met minder dan 5 werknemers<sup>6</sup>.

### 2.2 Locatie van de ondernemingen in het BHG

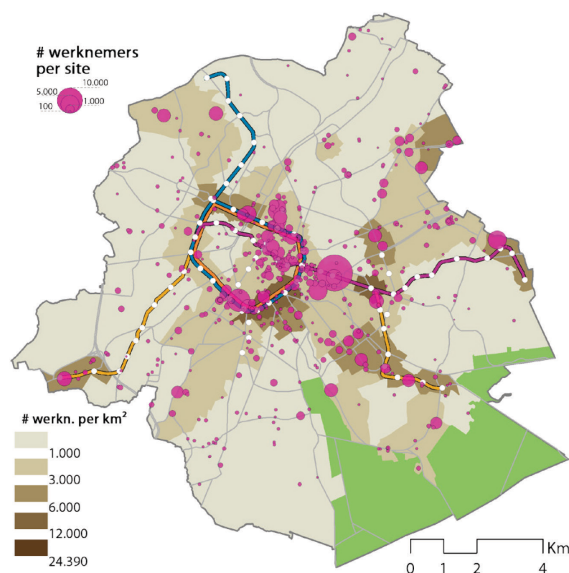
Het is interessant om na te gaan waar de BVP-sites zich precies binnen het BHG bevinden (**Figuur 3**). Zo stellen we vast dat de grote bedrijven zich vrij logischerwijs concentreren in de centraal gelegen wijken van de Hoofdstad die samen het zogenaamde 'Central Business District' (CBD) vormen. We hebben het dan concreet over de wijken rond het Noord-, het Zuid- en het Centraal Station alsook over de Europese Wijk (van Kunst-Wet tot Schuman). Op een iets diffusere manier kunnen we daar nog de oostkant van de hele kleine ring aan toevoegen. Het betreft hier voornamelijk tertiaire en monofunctionele zones.

Deze wijken concentreren 145.000 werknemers, goed voor 52 % van de werkgelegenheid in de BVP-bedrijven en dat op maar 5 % van het grondgebied van het Gewest.

Verder dient de aandacht tevens gevestigd op de aanwezigheid van enkele meer excentrisch gelegen werkgelegenheidspolen: de omgeving van de Pleincampus en de zone van Delta tot Hermann-Debroux, Diamant, Marcel Thiry en de Leopold III-laan.

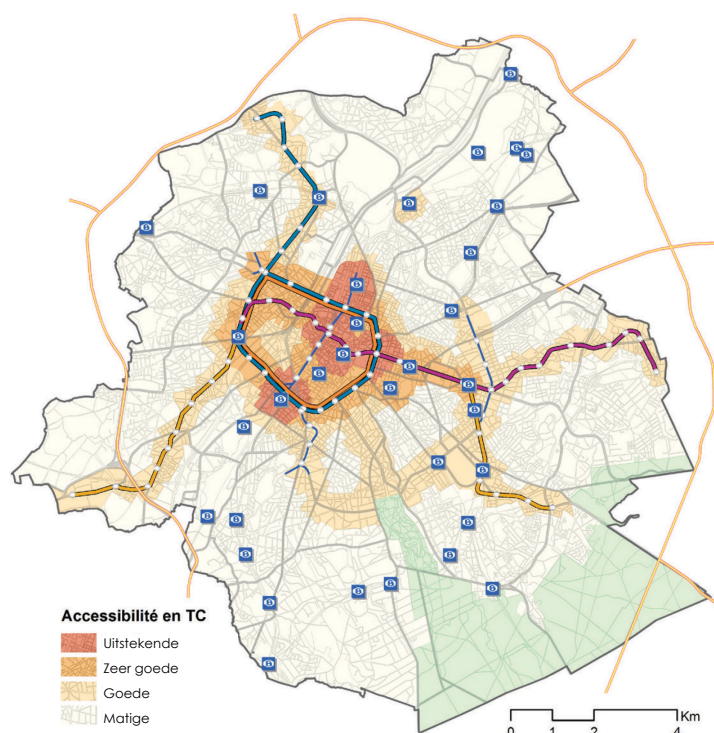
En tot slot merken we nog de aanwezigheid van enkele grote geïsoleerde sites op. Afgezien van de Audi-site hebben we het dan vooral over ziekenhuis- en/of universitaire sites: Erasmus, Saint-Luc, ULB, UZ-VUB, Brugmann, ...

**Figuur 3. Aantal werknemers per site en werkgelegenheidsdichtheid**



<sup>6</sup> Bron: [BSZ](#), situatie op 30 juni 2011

## Kader 2. De toegankelijkheidszones met het openbaar vervoer



We hebben het BHG onderverdeeld in **4 zones**. Deze zullen gebruikt worden om de locatie van de sites op een synthetische en uniforme manier te beschrijven in dit rapport.

De zones in kwestie werden afgebakend in functie van hun toegankelijkheid met het openbaar vervoer. Het gaat om:

**Uitstekende** toegankelijkheid met het OV: wijken gelegen rond de 3 belangrijkste stations alsook Kunst-Wet en De Brouckère.

**Zeer goede** toegankelijkheid met het OV: wijken gelegen rond de gemeenschappelijke stukken van de metrolijnen 2 en 6 alsook 1 en 5.

**Goede** toegankelijkheid met het OV: wijken gelegen rond de rest van het metronetwerk alsook sommige tramlijnen met een hoge frequentie.

**Matige** toegankelijkheid met het OV: rest van het Gewest.

We zullen de zones met een uitstekende en zeer goede toegankelijkheid vaak als centraal gelegen zones omschrijven.

Een meerderheid van de sites situeert zich in wijken die sterk ontsloten zijn door het openbaar vervoer. Uit **Tabel 2** kunnen we opmaken dat 44% van hen, die trouwens goed zijn voor 58 % van de werkgelegenheid, gelegen zijn in wijken die uitstekend of zeer goed toegankelijk zijn met het openbaar vervoer. Deze ongelijkheid tussen het aandeel sites en banen laat zich verklaren door het feit dat de in het CBD gelegen bedrijven gemiddeld groter zijn dan de bedrijven die in de meer perifere wijken van het Gewest gelegen zijn.

Tabel 2. Aantal sites en werknemers per toegankelijkheidszone met het OV

Toegang OV	# sites	# werkn.	% gecumul.	wknm/site
<b>Uitstekend</b>	148	90.592	32 %	612
<b>Zeer goed</b>	88	72.579	58 %	825
<b>Goed</b>	102	48.966	76 %	480
<b>Matig</b>	194	68.708	100 %	354
<b>BHG</b>	<b>532</b>	<b>280.845</b>		<b>528</b>

Tabel 3. Verdeling van de werknemers per toegankelijkheidszone in 2006 en 2011

Toegang OV	2006	2011 <i>totaal</i>	2011 <i>200+</i>
<b>Uitstekend</b>	32,6 %	32,3 %	33,5 %
<b>Zeer goed</b>	26,4 %	25,8 %	27,7 %
<b>Goed</b>	18,1 %	17,4 %	17,2 %
<b>Matig</b>	22,9 %	24,5 %	21,5 %
<b>BHG</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Dit fenomeen wordt duidelijk geïllustreerd door Tabel 4. De bedrijven met minder dan 200 werknemers situeren zich voor het merendeel in de zones die minder goed toegankelijk zijn met het OV, net als de bedrijven met tussen 200 en 500 werknemers. Omgekeerd concentreren de ondernemingen met meer dan 500 werknemers zich sterker in de centraal gelegen wijken.

Zoals we kunnen zien in onderstaande tabel, is deze geografische verdeling van de bedrijven quasi niet geëvolueerd sinds de vorige verplichting. En zelfs als we de sites met minder dan 200 werknemers hier even buiten beschouwing laten, verandert dit quasi niets aan voorgaande vaststelling.

Tabel 4. Aandeel werknemers per toegankelijkheidszone in functie van de grootte van het bedrijf

Toegang OV	200 en minder	201 tot 500	501 tot 1000	1001 tot 2000	Meer dan 2000
<b>Uitstekend</b>	23,7 %	25,9 %	39,5 %	41,8 %	31,2 %
<b>Zeer goed</b>	13,1 %	15,8 %	25,1 %	14,6 %	39,4 %
<b>Goed</b>	18,8 %	22,8 %	11,6 %	22,0 %	15,1 %
<b>Matig</b>	44,5 %	35,6 %	23,8 %	21,7 %	14,2 %
<b>BHG</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>



## 2.3 Locatie van de werknemers

Elke onderneming moet bij haar BVP-formulier een Excel-tabel voegen, waarin voor elke postcode het aantal werknemers vermeld wordt dat er woont, evenals hun belangrijkste vervoermiddel. De bedrijven kunnen deze gegevens verzamelen:

- ofwel door een **enquête** te organiseren. Hierbij dient opgemerkt dat het quasi onmogelijk is om via deze methode de informatie voor alle werknemers te verkrijgen;
- ofwel door de informatie te distilleren uit de **databank van HR** (vergoedingen, parking, bedrijfswagens, ...). Aan de hand van deze methode kan de onderneming de informatie wel voor al haar werknemers verstrekken.

Sommige bedrijven ondervonden echter aanzienlijke moeilijkheden bij het bezorgen van deze cijfergegevens, wat op een gebrek aan aangepaste tools (databanken) of interne organisatie (enquêtes) wijst. Hierdoor was de kwaliteit of betrouwbaarheid van de ontvangen gegevens in sommige gevallen te gering om opgenomen te worden in dit rapport. Zo komt het dat uiteindelijk beslist werd om maar rekening te houden met de gegevens van 505 ondernemingen.

Van deze 505 bedrijven bezorgden 282 de gegevens per postcode voor meer dan 95 % van hun werknemers en 152 voor 50 tot 95 % van hun werknemers. Ten slotte waren er 71 ondernemingen die deze informatie niet konden overmaken voor 50 % van hun werknemers, wat erg weinig is. In totaal beschikten we hierdoor dus over de woonplaatsinformatie in combinatie met het vervoermiddel voor 185.000 werknemers.

Het dekkingspercentage van de Excel-bestanden bleek echter evenmin uniform voor alle activiteitssectoren. Zoals we verderop nog zullen zien, variëren de geografische verdeling van de werknemers en hun vervoerswijze sterk in functie van de activiteitssector. Dat heeft tot gevolg dat de exploitatie van de Excel-bestanden tot foutieve interpretaties zou leiden. Om dit probleem te verhelpen, werden de cijfers van elk Excel-bestand daarom geëxtrapoleerd naar het totale aantal werknemers van de site waarop het bestand betrekking heeft.

Teneinde de locatie van de werknemers in verhouding tot hun woonplaats op een synthetische manier weer te geven, hebben we België in 4 zones onderverdeeld, die identiek zijn aan de zones die in het Iris 2-plan gebruikt werden<sup>7</sup>. We zien dat de eerste rand de hele Brusselse stedelijke zone omvat, wat de fysieke grens van Brussel vormt (doorlopende bebouwing).

Het BHG en zijn twee randen vormen samen de zogenaamde 'GEN-zone'.

<sup>7</sup> [Het vervoeraanbod in Brussel](#), Eerste katern van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het BHG, pagina 7.

De tweede rand bestaat uit de gemeenten die verder verwijderd liggen van Brussel, maar die nog een sterke functionele band met de stad onderhouden.

### Kader 3. Beschrijving van de evoluties

In dit rapport zullen we er vaak toe gebracht worden om de evoluties te analyseren die zich sinds de laatste verplichting hebben voorgedaan, waarvoor **2006** als referentiejaar geldt waarin de eerste BVP-balans werd opgemaakt.

Wat deze vergelijkingen moeilijk maakt, is het feit dat de basispopulatie veranderd is. De drempel werd immers van 200 naar 100 werknemers verlaagd, waardoor het studiegebied met een groot aantal sites werd uitgebreid. Sites waarvan het profiel dikwijls verschilt van de bedrijven die initieel door de bedrijfsvervoerplannen betroffen waren.

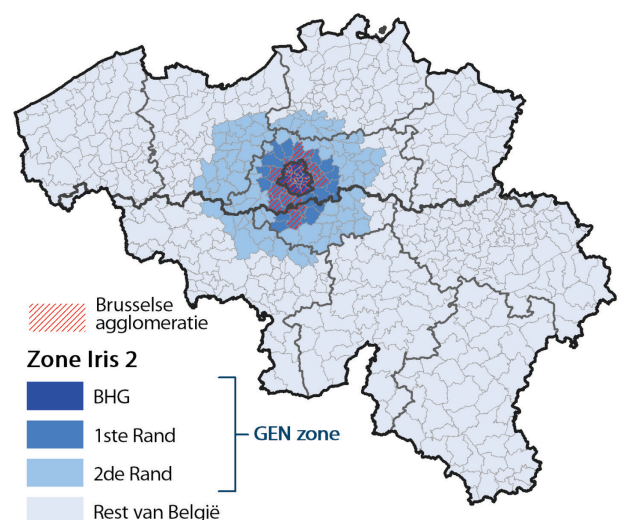
Teneinde na te gaan of de waargenomen ontwikkelingen louter verband houden met de toevoeging van deze nieuwe sites of op dieper liggende tendensen wijzen, zullen er twee types van evolutie voorgesteld kunnen worden:

- 2006 in vergelijking met de globale bevolking van 2011 >> **Evolutie<sub>totaal</sub>**
- 2006 in vergelijking met de situatie van 2011, zij het uitsluitend voor sites van meer dan 200 werknemers >> **Evolutie<sub>200+</sub>**

Anderzijds zullen we er eveneens vaak toe gebracht worden om percentages onderling met elkaar te vergelijken. Bv. als het aandeel automobilisten van 40 naar 50% is gestegen, hoe kunnen we dan de evolutie beschrijven die zich heeft voorgedaan? In de loop van dit rapport zullen er twee manieren gebruikt worden om dit te doen:

- door het verschil tussen beide percentages te berekenen. In dat geval zal dan verklaard worden dat het aandeel automobilisten met **10 procentpunten** gestegen is (afkorting: 10 pp);
- door de verhouding tussen beide percentages te berekenen. In dat geval zal dan gesteld worden dat het aandeel automobilisten met **25 %** toegenomen is.

Figuur 4. De woonplaatszones



Als we nu terugrijpen naar kolom **2011<sub>totaal</sub>** van **Tabel 5**, dan zien we dat minder dan 35 % van de werknemers van de BVP-ondernemingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest woont. En als we daar de eerste rand aan toevoegen, dan overstijgt dit percentage amper de 50 %.

De bedrijfsvervoerplannen richten hun pijlen bijgevolg voor een erg aanzienlijk deel op een publiek van **pendelaars**, dat van buiten de grenzen van het Gewest en zelfs van buiten zijn stedelijke zone afkomstig is.

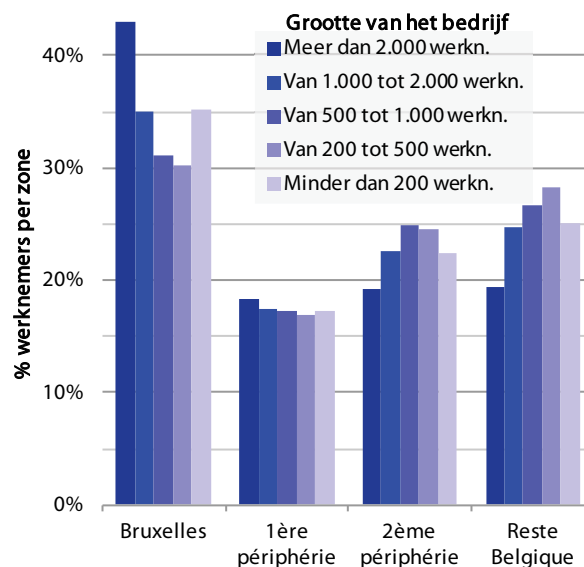
Verder stellen we eveneens vast dat het aandeel Brusselaars sinds 2006 gestegen is, hoewel het een bescheiden evolutie blijft. Deze stijging ging daarbij 'ten koste' van de tweede rand, aangezien de aandelen van de eerste rand en van de rest van België stabiel zijn gebleven.

**Tabel 5. Verdeling van de werknemers per woonplaatszone**

Woonplaatszone	2011 <sub>totaal</sub>	2011 <sub>+200</sub>	2006	Evolutie %
<b>BHG</b>	34,8 %	33,6 %	32,6 %	↑ 2,9 %
<b>1ste Rand</b>	17,4 %	17,3 %	17,4 %	↔ -0,5 %
<b>2de Rand</b>	22,8 %	23,3 %	24,2 %	↓ -3,6 %
<b>Rest van België</b>	25,0 %	25,8 %	25,8 %	0,0 %

Het is interessant om deze cijfers te vergelijken met de totale werkgelegenheid in Brussel die in Figuur 1 getoond wordt. Daar zien we dat 48 % van de in Brussel gelokaliseerde banen ingenomen wordt door bewoners van het Gewest, terwijl dat voor de BVP-bedrijven maar 35 % is. De grote Brusselse ondernemingen hebben dus, gemiddeld genomen, een aanzienlijk uitgestreker werkgelegenheidsgebied. Dat gegeven wordt ook bevestigd door Figuur 5. Hier kunnen we zien dat hoe groter de bedrijven zijn, hoe groter het aandeel werknemers is dat in verder gelegen zones woont. Een verklaring hiervoor zou o.a. kunnen zijn dat de grote ondernemingen zich genoodzaakt zien om verder weg te gaan rekruteren teneinde de benodigde gekwalificeerde arbeidskrachten te vinden. Hierbij dient echter opgemerkt dat de erg grote sites (meer dan 2.000 werknemers) die tendens niet volgen. Dat is evenwel uitsluitend te wijten aan de aanwezigheid van de Europese instellingen binnen deze categorie, die, zoals we verderop in dit rapport nog zullen zien, een atypischer werkgelegenheidsgebied kennen.

**Figuur 5. Geografische verdeling van de werknemers in functie van de grootte van hun bedrijf**



**Tabel 6** toont ons de verdeling van de werknemers per provincie en per gewest. Als we er kolom **2011<sub>totaal</sub>** bij nemen, dan zien we ten eerste dat de pendelaars vaker in Vlaanderen (42 %) dan in Wallonië (23,1 %) wonen. De twee provincies van waaruit de meeste werknemers afkomstig zijn, zijn Vlaams-Brabant (21,8 %) en Oost-Vlaanderen (11,8 %). Langs Waalse kant komt Henegouwen (8,8 %) net iets voor Waals-Brabant (8,2 %).

Verder dient erop gewezen dat deze spreiding ook een zekere evolutie heeft doorgemaakt sinds de laatste verplichting. Zo stellen we namelijk vast dat het aantal pendelaars uit Vlaanderen duidelijk een dalende tendens vertoont en dat ongeacht de provincie van herkomst, terwijl er voor de pendelaars uit Wallonië net een sterke stijging op te tekenen valt, met uitzondering weliswaar van de provincie Luxemburg, maar dat is slechts van anekdotisch belang.

En zoals we al stelden, blijkt ook het aandeel Brusselaars toe te nemen, zij het minder sterk dan het aandeel pendelaars uit Wallonië.

**Tabel 6. Verdeling van de werknemers per provincie en per gewest**

	2006	2011 <sub>(+200)</sub>	2011 <sub>totaal</sub>	Evolutie <sub>(+200)</sub>
<b>Vlaams-Brabant</b>	22,9 %	21,8 %	21,8 %	↓ -5,1 %
<b>Oost-Vlaanderen</b>	13,8 %	12,4 %	11,8 %	↓ -10,4 %
<b>Antwerpen</b>	5,2 %	4,8 %	4,7 %	↓ -8,3 %
<b>West-Vlaanderen</b>	2,4 %	2,4 %	2,2 %	↔ -1,7 %
<b>Limburg</b>	1,7 %	1,5 %	1,5 %	↓ -9,8 %
<b>Vlaanderen</b>	<b>46,1 %</b>	<b>42,8 %</b>	<b>42,0 %</b>	<b>↓ -7,0 %</b>
<b>Henegouwen</b>	8,5 %	9,0 %	8,8 %	↑ 6,1 %
<b>Waals-Brabant</b>	7,2 %	8,3 %	8,2 %	↑ 14,4 %
<b>Namen</b>	2,9 %	3,2 %	3,1 %	↑ 11,7 %
<b>Luik</b>	2,5 %	2,9 %	2,9 %	↑ 16,9 %
<b>Luxemburg</b>	0,2 %	0,2 %	0,2 %	↓ -15,6 %
<b>Wallonië</b>	<b>21,3 %</b>	<b>23,6 %</b>	<b>23,1 %</b>	<b>↑ 10,7 %</b>
<b>BHG</b>	<b>32,6 %</b>	<b>33,6 %</b>	<b>34,8 %</b>	<b>↔ 2,9 %</b>

## 2.4 Activiteitssector

Zoals we al aanhaalden, gaat er achter de term 'bedrijf' of 'onderneming' in werkelijkheid een grote variëteit aan types van vestigingen schuil: administraties, scholen, banken, ziekenhuizen, magazijnen, commissariaten, ...

Het is dan ook interessant om de analyse van de cijfers afkomstig van de bedrijfsvervoerplannen te bekijken vanuit de invalshoek van de activiteitssector. Zoals het vervolg van dit rapport zal aantonen, blijkt immers dat de mobiliteitspraktijken erg homogeen zijn binnen eenzelfde sector en erg heterogeen tussen de verschillende sectoren.

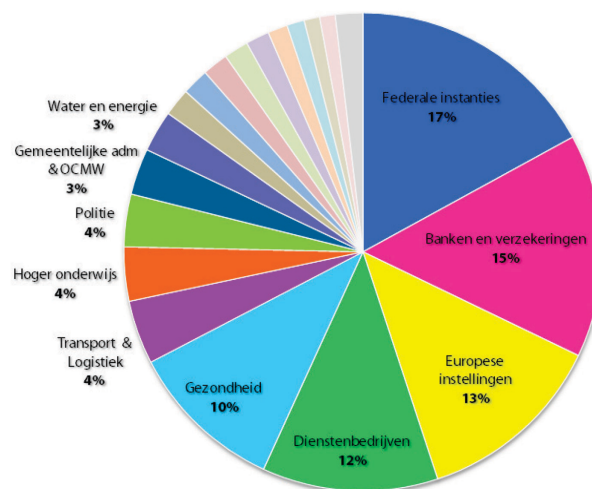
Voor het classificeren van de sectoren werd er geen gebruik gemaakt van de NACE-codes, omdat zij alleen naar het domein verwijzen waarin een onderneming actief is en niet naar haar daadwerkelijke activiteit. Zo zal bv. de administratieve zetel van een petroleumbedrijf op basis van de toegevoegde NACE-code bij de secundaire sector ingedeeld worden, terwijl het in feite om een tertiaire kantooractiviteit gaat.

Bijgevolg hebben we ons grotendeels gebaseerd op de classificatie die tijdens de vorige BVP-balans werd uitgewerkt, zij het wel met aanbrenging van enkele wijzigingen:

- De telecommunicatiebedrijven, die in de balans van 2006 het voorwerp uitmaakten van een aparte categorie, werden bij de 'dienstverlenende ondernemingen' opgenomen. Het mobiliteitsprofiel van Belgacom, een voormalig overheidsbedrijf, lijkt vandaag immers erg sterk op dat van de rest van de privésector.
- De bank-verzekeraarsactoren worden daarentegen nog altijd afgescheiden van de rest van de privésector, omdat hun profiel - zoals we verderop nog zullen zien - gevoelig verschilt.
- De categorie 'Ziektefondsen' werd dan weer uitgebreid tot de rest van de sociale sector, hulpverlening aan personen, ... onder de noemer 'Sociale economie'.
- De verlaging van de drempel tot 100 werknemers heeft tot de toevoeging van een groot aantal onderwijsinstellingen aan het toepassingsgebied van de bedrijfsvervoerplannen geleid. Gelet op hun erg verschillende profiel, werd 'onderwijs' daarom onderverdeeld in twee categorieën: lager en secundair onderwijs enerzijds en hoger onderwijs anderzijds.
- En tot slot hebben we tevens de activiteiten gegroepeerd, die verband houden met transport, distributie, logistiek en afvalophaling<sup>8</sup>. Deze hebben onder meer de onregelmatige werkuren met elkaar gemeen.

<sup>8</sup> De hoofdzetels van de MIVB en Net Brussel werden ingedeeld bij de instanties van het BHG. De hoofdzetel van de NMBS bij de federale instanties en die van Bpost bij de dienstverlenende bedrijven.

Figuur 6. Aandeel werknemers per activiteitssector



### 2.4.1 De grootte van de sectoren

Laat ons eerst en vooral eens kijken uit welke types van vestigingen het toepassingsgebied van de BVP-bedrijven bestaat.

De federale overheid (FOD, instituten, diensten, ...) is de grootste werkgever in Brussel en is goed voor 17 % van het aantal werknemers bij grote ondernemingen. De federale instanties zijn ook groter dan het gemiddelde (bijna 700 werknemers per site), wat verklaart waarom deze sector pas op de tweede plaats komt qua aantal sites.

Met 92 sites zijn de dienstverlenende bedrijven (bv. IBM, Phillips, Siemens, Levis, ...) het sterkst vertegenwoordigd in dit staal. Het betreft hier echter kleinere structuren (gemiddeld 362 werknemers) die bijgevolg pas op de vierde plaats komen in termen van aantal werknemers.

De 'bank-verzekeraar'-sector geldt als de tweede grootste werkgever van het Gewest. Ook hier gaat het om sites van gemiddeld genomen een aanzienlijke grootte.

Qua concentratie zijn het echter de Europese instellingen die als eerste uit de bus komen: met slechts 9 sites zijn zij met hun meer dan 35.000 werknemers de derde grootste werkgever in Brussel.

Verder blijkt ook de gezondheidssector (ziekenhuizen, klinieken, homes, ...) belangrijk, zowel in termen van werknemers als qua aantal sites. En ook deze sector bestaat uit grote structuren.

Samen zijn bovenstaande 5 sectoren goed voor 2/3 van de werkgelegenheid bij de grote bedrijven in Brussel.

De sector 'Andere' omvat alle bedrijven die niet in één van voormelde categorieën geklasseerd konden worden. Gelet

op zijn heterogeniteit, zal deze sector echter niet opgenomen worden in de hierna volgende analyses per activiteitssector.

We zullen ook de industrie uitsluiten. Aangezien meer dan 60 % van de werknemers van deze sector aan de slag is in de Audi-fabriek, worden de resultaten te sterk beïnvloed door deze ene onderneming.

Tabel 7. Aantal sites en werknemers per activiteitssector

<i>Sector</i>	<b># sites</b>	<b># werknem.</b>	<b>wnkm/site</b>
Federale instanties	69	47.815	693
Banken en verzekeringen	49	42.457	866
Europese instellingen	9	35.958	3.995
Dienstenbedrijven	92	33.374	363
Gezondheid	39	29.612	759
Transport & Logistiek	34	12.092	356
Hoger onderwijs	15	10.276	685
Politie	23	9.983	434
Gemeentelijke adm. / OCMW	33	8.800	267
Water en energie	15	7.886	526
Media	6	5.258	876
Lager & secundair onderwijs	30	5.081	169
Sociale economie	21	4.890	233
Instanties BHG	14	4.665	333
HoReCa	17	4.485	264
Industrie	9	3.748	416
Vlaamse instanties	12	3.333	278
Instanties Franse gemeenschap	6	2.960	493
Grootwarenhuizen	17	2.946	173
Andere	22	5.226	238

## 2.4.2 De locatie van de sectoren

Waar de respectieve sites zich precies bevinden binnen het Gewest, varieert sterk van sector tot sector. Dat kunnen we duidelijk opmaken uit Tabel 8, waar voor elke activiteitssector het aantal werknemers wordt vermeld, dat per toegankelijkheidszone (in %) tewerkgesteld wordt. De laatste kolom vat hier in één cijfer het 'centrale' karakter van de desbetreffende sector samen. Een index van 4 komt daarbij overeen met een locatie die volledig gelegen is in een zone die uitstekend toegankelijk is met het OV. Een index van 1 betekent dat de sector zich compleet situeert in een zone die matig toegankelijk is met het OV. Alle sectoren situeren zich dus tussen deze 2 cijfers.

De federale en gewestelijke instanties zijn voornamelijk gelokaliseerd in de centraal gelegen wijken die overvloedig ontsloten worden door het openbaar vervoer. Dat is ook het geval voor de bank-verzekeraarsactoren en de grote hotels.

De Europese instellingen bevinden zich dan weer bijna volledig in de Europese wijk, d.w.z. in een zone die zeer goed toegankelijk is met het OV.

Voor de dienstverlenende ondernemingen en de water- en energieactoren is er sprake van een duale lokalisering. Enerzijds blijkt een deel van hun inplantingen (vooral de maatschappelijke zetels) gelegen in centraal gebied vanuit een streven naar zichtbaarheid en een erg goede toegankelijkheid met het OV. Anderzijds bevinden de overige inplantingen (vooral de exploitatiesites) zich in de rand van het Gewest, in de gedecentraliseerde kantoorwijken of industriezoning, met als prioriteit een goede toegankelijkheid met de auto en goedkopere huurovereenkomsten.

De gezondheidssector situeert zich dan weer in hoofdzaak in een zone met een goede of matige toegankelijkheid met het OV.

De sectoren onderwijs en lokale overheid hanteren tot slot een strategie die inzet op een bevolkingsnabijere en dus sterker over het gewestelijke grondgebied verspreide

Tabel 8. Locatie van de sectoren in functie van de toegankelijkheidszone

<i>Sector</i>	<b>Uitstekend</b>	<b>Zeer goed</b>	<b>Goed</b>	<b>Matige</b>	<b>Centraalheid</b>
Vlaamse instanties	72%	16%	0%	13%	3,5
Federale instanties	67%	17%	7%	9%	3,4
Instanties BHG	68%	10%	7%	15%	3,3
Banken en verzekeringen	52%	34%	5%	9%	3,3
HoReCa	30%	68%	0%	2%	3,3
Instanties Franse gemeenschap	16%	75%	9%	0%	3,1
Europese instellingen	3%	86%	7%	4%	2,9
Water en energie	44%	9%	11%	36%	2,6
Dienstenbedrijven	38%	10%	13%	40%	2,4
Politie	22%	3%	54%	21%	2,3
Sociale economie	33%	8%	7%	52%	2,2
Media	6%	0%	86%	8%	2,0
Gezondheid	14%	8%	39%	40%	2,0
Hoger onderwijs	11%	4%	50%	34%	1,9
Lager & secundair onderwijs	12%	7%	27%	54%	1,8
Gemeentelijke administraties / OCMW	4%	21%	20%	55%	1,7
Transport & Logistiek	3%	15%	31%	51%	1,7
Grootwarenhuizen	10%	0%	35%	55%	1,6

aanwezigheid, inclusief in zones die minder goed ontsloten worden door het openbaar vervoer.

### 2.4.3 Verdeling van de werknemers per sector

Zoals we al zagen, bedraagt het aandeel Brusselaars 35 % voor alle BVP-ondernemingen en de gemiddelde woon-werkafstand 24,2 km in vogelvlucht. Deze globale verdeling is in werkelijkheid erg heterogeen tussen de verschillende activiteitssectoren.

Zoals we kunnen opmaken uit Tabel 9, kennen de Europese en de gemeentelijke instellingen het meest geconcentreerde werkgelegenheidsgebied, met een aandeel Brusselaars in de buurt van 2/3 van het totaal en een gemiddelde woon-werkafstand van ca. 10 km.

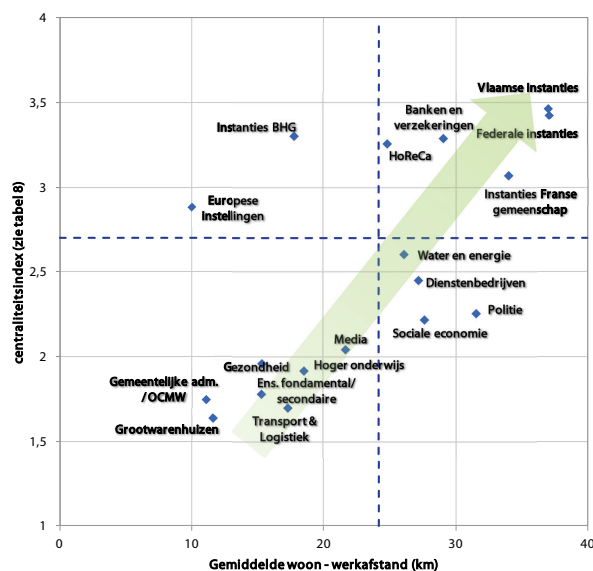
De overige sectoren die voornamelijk 'lokaal' rekruteren, zijn de grote supermarkten, het onderwijs, de gezondheidssector, de vervoersmaatschappijen en de instellingen van het BHG.

Omgekeerd hebben de Vlaamse en federale administraties het meest uitgestrekte werkgelegenheidsgebied en tellen ze het minste aantal Brusselaars onder hun personeel.

De figuur hiernaast geeft het verband tussen de locatie van de sectoren binnen het BHG en de locatie van hun werknemers weer. De algemene tendens is dat de centraal gelegen sectoren een erg uitgestrekt werkgelegenheidsgebied hebben, terwijl de meer aan de rand gesitueerde sectoren daarentegen een veel beperktere rekruteringszone kennen.

De enige sectoren die uit dit stramien springen, zijn de Europese instellingen, de instanties van het BHG en de horeca. Deze drie sectoren hebben wel een centrale ligging maar een beperkt werkgelegenheidsgebied.

Figuur 7. Link tussen de locatie van de sites en hun werknemers



Tabel 9. Geografische herkomst van de werknemers volgens activiteitssector

Sector	Brussel	1ste Rand	2de Rand	Rest van België	Gemid. afst.
Europese instellingen	68 %	19 %	6 %	7 %	10,0 km
Gemeentelijke administraties / OCMW	63 %	17 %	12 %	8 %	11,1 km
Grootwarenhuizen	55 %	26 %	11 %	8 %	11,6 km
Lager & secundair onderwijs	53 %	18 %	18 %	12 %	15,3 km
Gezondheid	46 %	24 %	19 %	11 %	15,4 km
Transport & Logistiek	49 %	16 %	21 %	14 %	17,3 km
Instanties BHG	51 %	16 %	18 %	15 %	17,8 km
Hoger onderwijs	44 %	18 %	21 %	17 %	18,5 km
Media	45 %	17 %	17 %	22 %	21,7 km
HoReCa	43 %	12 %	19 %	26 %	24,8 km
Water en energie	27 %	22 %	23 %	28 %	26,1 km
Dienstenbedrijven	26 %	20 %	26 %	29 %	27,2 km
Sociale economie	27 %	17 %	25 %	30 %	27,6 km
Banken en verzekeringen	20 %	19 %	30 %	31 %	29,1 km
Politie	23 %	17 %	25 %	35 %	31,5 km
Instanties Franse gemeenschap	35 %	9 %	13 %	42 %	34,0 km
Vlaamse instanties	4 %	12 %	41 %	44 %	37,0 km
Federale instanties	15 %	10 %	32 %	43 %	37,1 km



Hoewel de gemiddelde woon-werkafstand een goede indicator is voor de grootte van het werkgelegenheidsgebied van een activiteitssector, weerspiegelt deze afstand niet de subtiliteiten van de lokalisering van de werknemers. Die kunnen pas weergegeven worden aan de hand van de kaarten van **Figuur 8** die de geografische spreiding van de werknemers van enkele sectoren tonen. De grootte van de cirkels geldt daarbij als evenredig met het aantal werknemers dat in de respectieve gemeente woont<sup>9</sup>. De **rode cirkels** zijn gemeenten waar de werknemers van deze sector oververtegenwoordigd zijn, in tegenstelling tot de **blauwe cirkels** waar ze net ondervertegenwoordigd blijken. Alleen de sectoren die een karakteristieke geografische verdeling kennen, worden hier geanalyseerd.

We stellen vast dat de werkgelegenheidsgebieden met een relatief vergelijkbare grootte (vgl. gemiddelde afstand) in werkelijkheid een totaal verschillende aanblik bieden.

De werknemers van de Europese instellingen vinden we quasi uitsluitend terug in de gemeenten van het oostelijke en zuidelijke kwadrant van het Gewest alsook in de gemeenten van de rand die er de uitlopers van vormen (Kraainem, Tervuren, Overijse). We treffen ze zo goed als niet aan in de rest van het Gewest. Omgekeerd blijken de werknemers van de sector 'Transport & logistiek' zich voornamelijk in de westelijke sikkels van het BHG te bevinden, evenals in de gemeenten van de rand die het verlengde vormen van de Kanaalas (Sint-Pieters-Leeuw, Vilvoorde, Machelen, ...). Het sociaaleconomische profiel van de werknemers is de voornaamste reden die deze erg uitgesproken verschillen verklaart. De sector transport en logistiek stelt gemiddeld genomen minder gekwalificeerde mensen tewerk, met veeleer een arbeidersprofiel, die dus in minder welgestelde gemeenten wonen. De Europese ambtenaren hebben daarentegen een erg hoog sociaaleconomisch profiel, waardoor ze zich kunnen inplanten in de gemeenten waar de prijzen voor vastgoed hoger liggen. **Tabel 10** bevestigt dat we de werknemers van de Europese instellingen gemiddeld terugvinden in gemeenten met een hoger gemiddeld inkomen.

De werknemers van de horecasector en de grootwarenhuizen vertonen een geografisch en sociaaleconomisch profiel dat vergelijkbaar is met dat van de werknemers van de sector transport en logistiek.

De werknemers van het hoger onderwijs beschikken over een hoog sociaaleconomisch profiel dat logischerwijs hoger is dan dat van iemand van het basis- en het secundair onderwijs.

Voorts stellen we vast dat de rest van de privésector (water & energie, bank-verzekeraars, dienstverlenende bedrijven, media) een hoger sociaaleconomisch profiel heeft dan de openbare sector. Zoals tot slot blijkt uit de kaarten, kunnen we nog opmerken dat voor de instanties van de Franse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest het vooral de linguïstische factor is, die de locatie van de werknemers bepaalt, veeleer dan de sociaaleconomische factor.

**Tabel 10. Sociaaleconomisch profiel van de sectoren volgens de inplanting van hun werknemers**

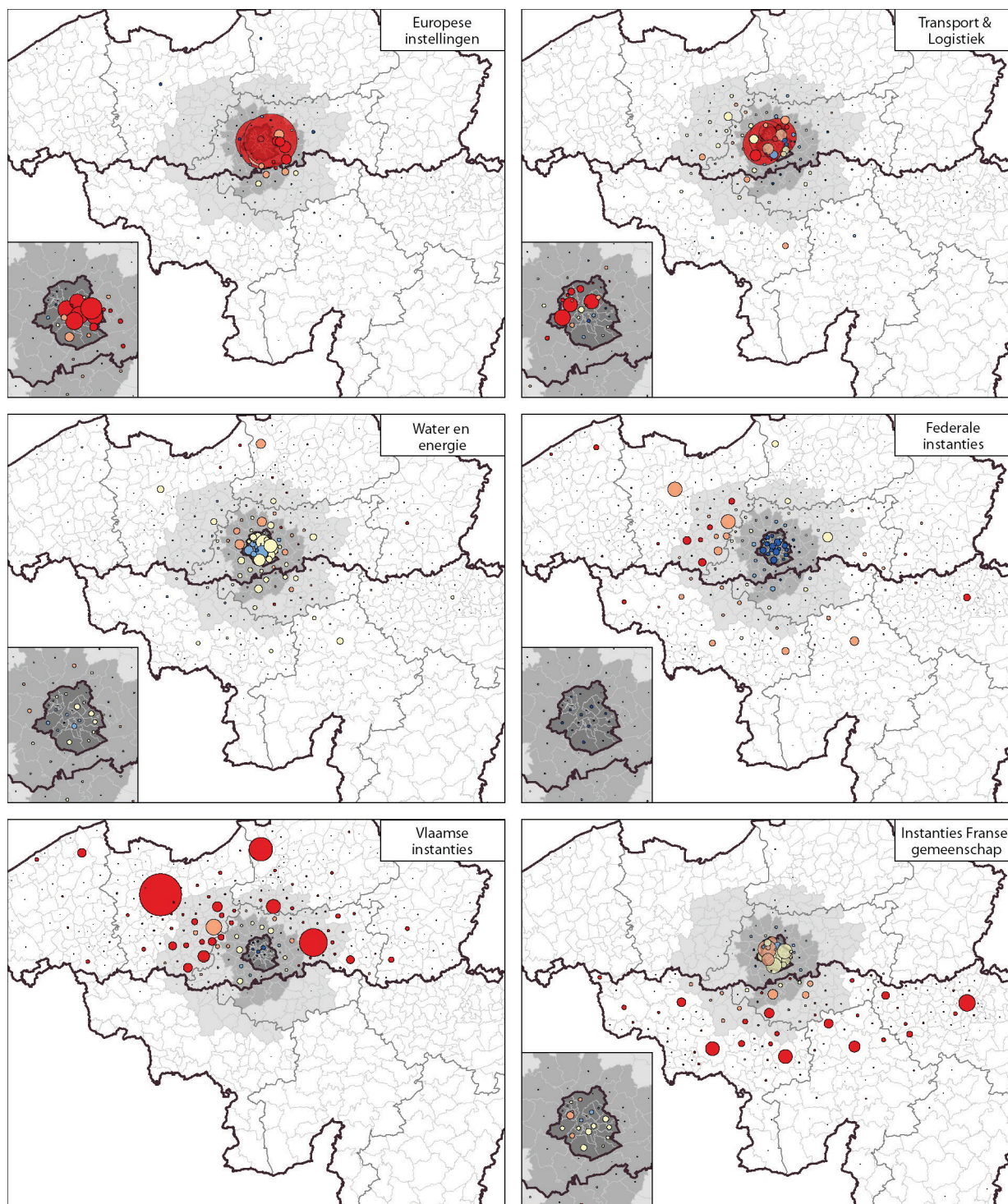
Berekening: het aandeel werknemers in elke gemeente werd vermenigvuldigd met het gemiddelde inkomen van deze gemeente.

Bronnen: [Stablel](#)

<i>Sector</i>	<b>Gemidd. Inkomen</b>
<b>Europese instellingen</b>	20.187 €
<b>Hoger onderwijs</b>	19.771 €
<b>Water en energie</b>	19.617 €
<b>Banken en verzekeringen</b>	19.499 €
<b>Dienstenbedrijven</b>	19.447 €
<b>Vlaamse instanties</b>	19.429 €
<b>Media</b>	19.411 €
<b>Gezondheid</b>	19.408 €
<b>Lager &amp; secundair onderwijs</b>	19.353 €
<b>Gemeentelijke administraties / OCMW</b>	19.249 €
<b>Sociale economie</b>	19.156 €
<b>Instanties BHG</b>	19.127 €
<b>Politie</b>	19.078 €
<b>Grootwarenhuizen</b>	19.055 €
<b>Federale instanties</b>	18.977 €
<b>HoReCa</b>	18.751 €
<b>Instanties Franse gemeenschap</b>	18.684 €
<b>Transport &amp; Logistiek</b>	18.610 €

<sup>9</sup> Uit duidelijkheidsoverwegingen is de grootte van de cirkels niet recht evenredig met het aantal werknemers, maar met het percentage dat de gemeente binnen de betrokken sector inneemt. Dit laat toe om sectoren met elkaar te vergelijken, die erg uiteenlopende werknemersbestanden hebben.

Figuur 8. Geografische verdeling van de werknemers volgens activiteitssector



De grootte van de circels is proportioneel met het aantal werknemers woonachtig in de gemeente.  
De verhouding tussen de grootte en het aantal werknemers is verschillend voor de 6 kaarten want het aantal medewerkers is zeer verschillend naar gelang de sector.

- De werknemers van deze sector zijn 2 keer minder aanwezig in deze gemeente t.o.v. het gemiddelde
- De werknemers van deze sector zijn 1.33 keer minder aanwezig in deze gemeente t.o.v. het gemiddelde
- De werknemers van deze sector zijn 1.33 keer meer aanwezig in deze gemeente t.o.v. het gemiddelde
- De werknemers van deze sector zijn 2 keer meer aanwezig in deze gemeente t.o.v. het gemiddelde

## 3 Verplaatsingen gegenereerd door de bedrijven

### 3.1 Woon-werkverplaatsingen

Het diagram hiernaast geeft de modale verdeling van alle BVP-werknemers weer. Zoals in alle cijfers die volgen, is het de **voornaamste modus** die in aanmerking wordt genomen, d.w.z. de modus die het vaakst en over de langste afstand wordt gebruikt<sup>10</sup>. Binnen een keten van verplaatsingen 'haalt' de trein het dus vaak van de vervoerswijze die gebruikt wordt voor het voor- en natransport: stedelijk openbaar vervoer, fiets, auto, ...

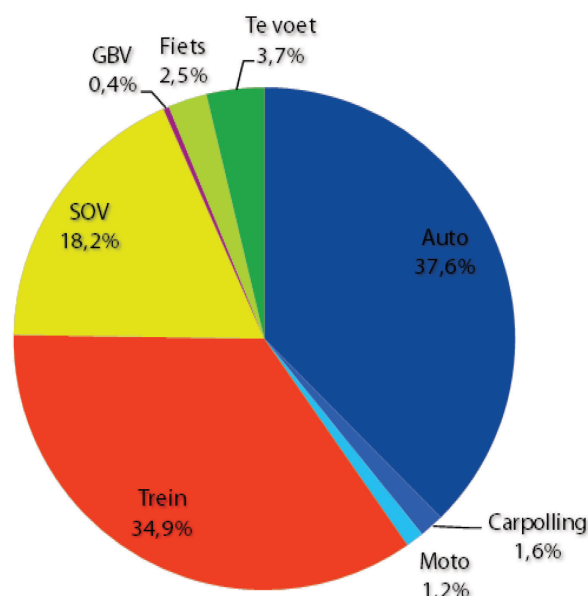
We merken op dat, hoewel de wagen de meest gebruikte hoofdvervoersmodus is (37,6 %), dat wel minder het geval blijkt te zijn dan in heel België (67,3 %, zie **Tabel 11**) omwille van de goede ontsluiting met het openbaar vervoer waarvan Brussel geniet. Verder is het des te opmerkelijker dat het gebruik van de auto sterk afgenomen is in Brussel (- 18,2 %), terwijl er op nationaal niveau over dezelfde periode net een lichte stijging werd opgetekend.

Al het openbaar vervoer (trein + stedelijk openbaar vervoer) neemt meer dan de helft van de modale verdeling voor zijn rekening. In vergelijking met het gemiddelde van het land (amper 10 %) wordt de trein met zijn bijna 35 % veel door werknemers gebruikt om zich naar de Hoofdstad te begeven. Bovendien kon er voor het gebruik ervan richting Brussel ook een stijging (+ 15,6 %) worden opgetekend, terwijl er op nationaal niveau sprake blijkt van een stagnatie.

Bij het stedelijk openbaar vervoer neemt de MIVB 16,8 % voor zijn rekening, tegenover 1,2 % voor De Lijn en maar 0,4 % voor de TEC. Ook hun gebruik kent een sterke toename.

<sup>10</sup> We hebben opzettelijk de modus 'overige' weggelaten, hoewel deze wel voorkomt op het BVP-formulier. Dat hebben we enerzijds gedaan om de vergelijkingen met 2006 te vergemakkelijken (toen deze modus niet was voorzien) en anderzijds omdat de categorie 'andere' in realiteit als stoplap gebruikt wordt voor de werknemers waarvan de modus niet achterhaald kon worden.

Figuur 9. Modale verdeling binnen alle BVP-bedrijven



Carpooling is dan weer een relatief onbeduidend fenomeen voor de woon-werkverplaatsingen, vooral dan richting Brussel (1,6 % van alle modi). En er blijkt minder en minder gecarpoold te worden, zowel richting Brussel als in de rest van het land.

De fiets wordt nog maar weinig gebruikt in Brussel (2,5 %) in vergelijking met de cijfers voor het hele land (8,7 %), maar het gebruik ervan is wel sterker gestegen in de Hoofdstedelijk Gewest (+ 56,9 %).

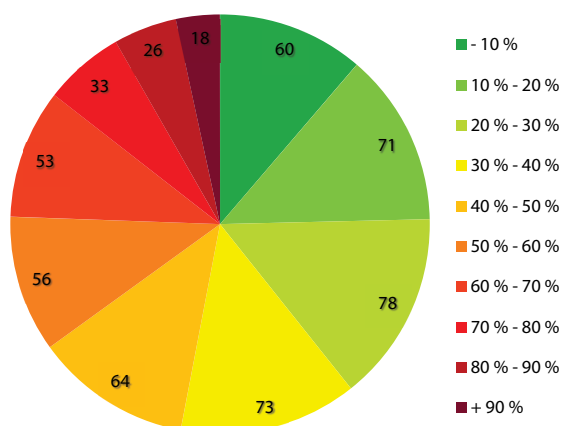
We stellen ook vast dat het vervoer dat door de onderneming georganiseerd wordt (gemeenschappelijk bedrijfsvervoer) als hoofdmodus, een erg zeldzame praktijk is, die zich beperkt tot bepaalde types van bedrijven: industrie, aangepast werk, transport en logistiek.

Tabel 11. Evolutie van de modale verdeling van de BVP-bedrijven en vergelijking met de gegevens van de federale diagnostiek

Hoofdmodus	Brussel Hoofdstedelijk Gewest					Federaal		
	2006	2011 totaal	2011 <sub>200+</sub>	Evolutie pp <sub>200+</sub>	Evolutie % <sub>200+</sub>	2005	2011	Evolutie %
Auto	45,0 %	37,6 %	36,8 %	↓	-8,2 %	66,8 %	67,3 %	↔
Carpooling	2,0 %	1,6 %	1,5 %	↔	-0,5 %	4,7 %	3,5 %	↓
Moto	0,9 %	1,2 %	1,1 %	↔	0,3 %	1,7 %	1,4 %	↔
Trein	31,6 %	34,9 %	36,5 %	↑	4,9 %	9,5 %	9,6 %	↔
SOV	14,6 %	18,2 %	17,4 %	↑	2,8 %	5,9 %	6,5 %	↔
GBV	0,7 %	0,4 %	0,4 %	↔	-0,3 %	1,2 %	0,8 %	↓
Fiets	1,6 %	2,5 %	2,6 %	↔	0,9 %	7,8 %	8,7 %	↔
Te voet	3,6 %	3,7 %	3,6 %	↔	0,0 %	2,4 %	2,3 %	↔



**Figuur 10. Aantal sites volgens het aandeel individuele wagengebruikers**



Hoewel de wagen globaal gesproken als de meest gebruikte modus geldt, varieert het aandeel ervan in werkelijkheid sterk van onderneming tot onderneming. Zoals we kunnen vaststellen in de grafiek hiernaast, bedraagt het aandeel automobilisten minder dan 20 % in één kwart van de bedrijven en meer dan 60 % in een ander kwart van de ondernemingen. Het is interessant om na te gaan welke redenen de verklaring vormen voor deze erg heterogene situatie. Dat gebeurt in de volgende hoofdstukken.

### 3.1.1 Volgens de locatie van het bedrijf (bestemming)

Als er één factor is, die de modale verdeling binnen een bedrijf sterk beïnvloedt, dan is het wel de ligging van het bedrijf binnen het BHG.

Uit **Figuur 11** kunnen we opmaken dat voor de meest centraal gelegen ondernemingen, die het beste gelegen zijn om van het openbaar vervoer gebruik te maken, de auto een gemiddeld aandeel vertegenwoordigt van minder dan 25 % (en zelfs tot 14 % zakt in de wijk van het Zuidstation). Het is dan ook met het openbaar vervoer dat de grote meerderheid van de werknemers zich naar deze wijken begeeft en dan met name met de trein, die 50 % van de modale verdeling voor zijn rekening neemt.

Voorts dient opgemerkt dat de actieve modi (te voet en met de fiets) erg weinig gebruikt worden om zich naar de zone met een uitstekende toegankelijkheid te begeven, met als voornaamste reden de veel grotere woon-werkafstand voor de werknemers van deze zone (zie **Tabel 12**).

In de zone met zeer goede toegankelijkheid met het openbaar vervoer bereikt het aandeel automobilisten 30 %. Het stedelijk openbaar vervoer wordt er meer gebruikt dan in de meest centraal gelegen wijken, wat zich laat verklaren door het grotere aandeel Brusselaars dat in deze zone werkt. Het is bij de verplaatsingen naar deze zone dat het aandeel van de actieve modi het grootste is (meer dan 10 %). Dat komt door de invloed van de Europese wijk, met de Europese instellingen waar - zoals we verder nog zullen zien - de ambtenaren veel met de fiets en te voet naar hun werk gaan.

Als we ons nog verder verwijderden van de zones die het beste toegankelijk zijn met het openbaar vervoer, dan neemt het aandeel van datzelfde openbaar vervoer af ten voordele van de auto die in de minst goed ontsloten zone een modaal aandeel van 60 % kent. Het carpoolen volgt dezelfde trend als het individueel gebruik van de wagen: zijn aandeel stijgt naarmate de bereikbaarheid van de zone met het openbaar vervoer verminderd. Verder stellen we vast dat we in de centrale wijken 40 individuele wagengebruikers per carpooler tellen tegenover 20 individuele wagengebruikers per carpooler in een excentrisch gelegen zone (goede en matige toegankelijkheid). Dat betekent dat het carpoolen gevoeliger is aan de locatie van het bedrijf dan het individueel wagengebruik: het carpoolen zal dus des te belangrijker zijn naarmate de bediening met het OV verminderd.

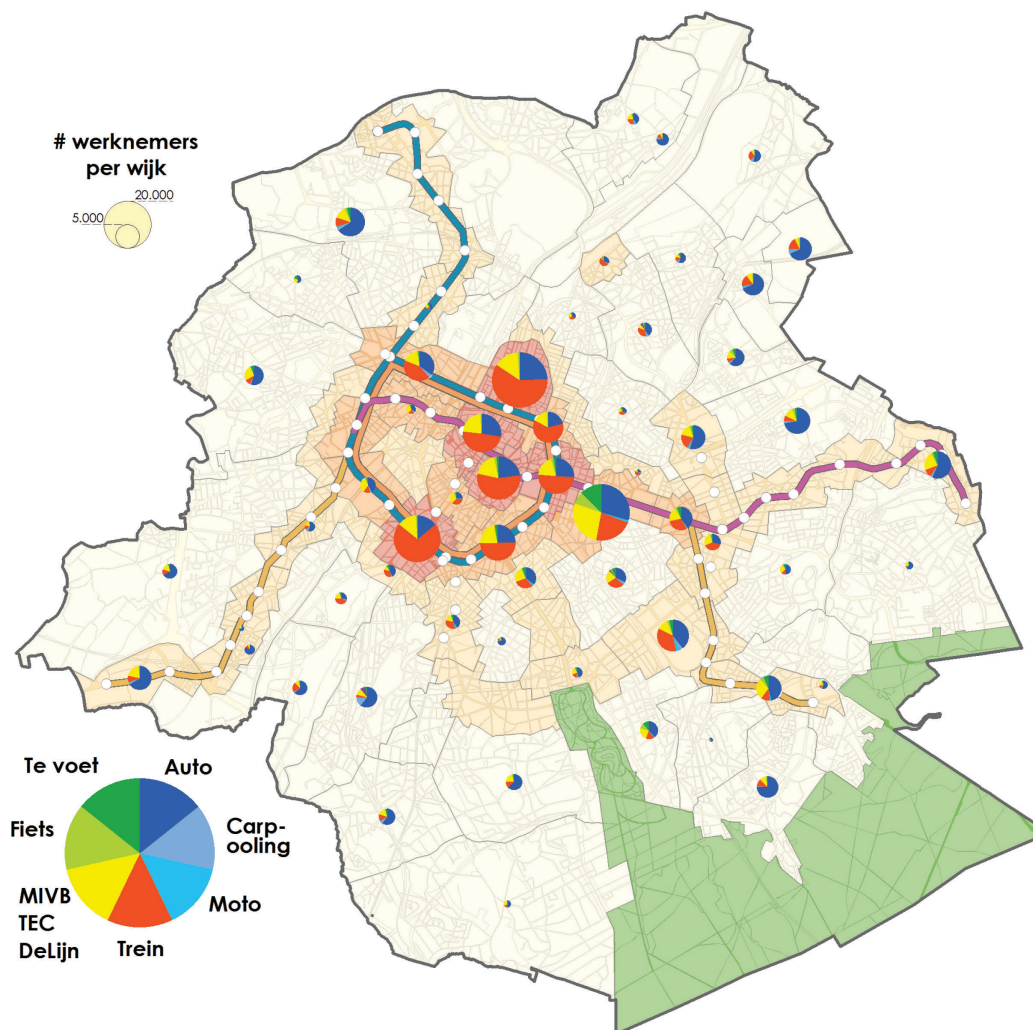
**Tabel 12. Gemiddelde woon-werkafstand in vogelvlucht voor de werknemers, in functie van hun bestemming**

<i>Toegang OV</i>	<i>Dist. woon-werk</i>
<b>Uitstekend</b>	31,1 km
<b>Zeer goed</b>	20,7 km
<b>Goed</b>	21,6 km
<b>Matig</b>	20,4 km
<b>BHG</b>	24,2 km

**Tabel 13. Modale verdeling per toegankelijkheidszone**

<i>Toegang OV</i>	<b>Auto</b>	<b>Carpool.</b>	<b>Moto</b>	<b>Trein</b>	<b>SOV</b>	<b>GBV</b>	<b>Fiets</b>	<b>Te voet</b>
<b>Uitstekend</b>	22,0 %	0,5 %	0,6 %	57,5 %	16,7 %	0,1 %	1,4 %	1,2 %
<b>Zeer Goed</b>	29,7 %	1,0 %	1,0 %	34,3 %	23,0 %	0,4 %	3,9 %	6,7 %
<b>Goed</b>	46,9 %	2,2 %	1,9 %	22,3 %	19,5 %	0,1 %	2,8 %	4,4 %
<b>Matig</b>	59,4 %	3,1 %	1,6 %	14,6 %	14,4 %	0,9 %	2,5 %	3,6 %
<b>BHG</b>	37,6 %	1,6 %	1,2 %	34,9 %	18,2 %	0,4 %	2,5 %	3,7 %

Figuur 11. Modale verdeling op de werkvloer, op wijkniveau



We hadden het eerder al over de globale evolutie van de modale verdeling sinds de balans van 2006. Onderstaande tabel toont ons deze evolutie per toegankelijkheidszone<sup>11</sup>. Eerst en vooral stellen we vast dat de daling van het aandeel van de individuele wagengebruiker voor alle zones geldt. Het aandeel van het carpoolen mag daarnaast dan in totaal beduidend verminderd zijn, in de wijken aan de rand van het Gewest blijkt er voor deze modus wel sprake van een stijging.

Het gebruik van het openbaar vervoer is verder overal gestegen, zij het dan wel sterker in de minder goed ontsloten wijken. Misschien is dat het gevolg van een verzadiging van de netwerken in de centraal gelegen wijken?

En tot slot mag het aandeel dat de fiets in dit hele verhaal inneemt dan nog vrij klein zijn, het heeft wel een sterke ontwikkeling gekend en dat des te meer in de meest excentrisch gelegen wijken.

<sup>11</sup> We hebben het gemeenschappelijk bedrijfsvervoer hier niet opgenomen, omdat het voor een te beperkt aantal werknemers van toepassing is.

Tabel 14. Evolutie in % van de modale verdeling tussen 2006 en 2011

Toegang OV	Auto	Carpool.	Moto	Trein	MIVB	Fiets	Te voet
<b>Uitstekend</b>	↘ -10,7%	↘ -53,6%	↘ -15,5%	↗ 2,9%	↗ 10,7%	↗ 38,0%	↘ -19,4%
<b>Zeer goed</b>	↘ -25,0%	↘ -39,8%	↘ -5,9%	↗ 30,7%	↗ 5,0%	↗ 51,5%	↗ 1,5%
<b>Goed</b>	↘ -18,7%	↘ -35,5%	↗ 91,2%	↗ 17,0%	↗ 49,3%	↗ 54,4%	↗ 12,8%
<b>Matig</b>	↘ -14,1%	↗ 34,4%	↗ 93,6%	↗ 41,9%	↗ 44,6%	↗ 99,4%	↗ 6,6%
<b>BHG</b>	↘ -18,2%	↘ -22,8%	↗ 30,9%	↗ 15,6%	↗ 19,2%	↗ 56,9%	↗ 1,2%



### 3.1.2 Volgens de woonplaats (herkomst)

In Tabel 15 kunnen we zien dat de modale verdeling die uit de 505 geanalyseerde postcodebestanden voortvloeit, licht verschilt van die welke uit alle 532 bedrijfsvervoerplannen blijkt.

Hoewel deze cijfers enigszins variëren, zullen de opgemerkte verschillen geen impact blijken te hebben op de algemene tendensen die we in dit hoofdstuk zullen bestuderen, d.w.z. het effect van de woon-werkafstand en de geografische verdeling.

Er zal overigens een correctiefactor worden toegepast op elke vervoersmodus om de cijfers van de PC-bestanden met die van de BVP-formulieren te laten overeenstemmen (zo worden de aandelen van de trein bv. vermenigvuldigd met  $0,98 = 34,9\% / 35,7\%$ ).

Tabel 15. Vergelijking van de modale verdelingen afkomstig van de 532 BVP-formulieren en de 505 PC-bestanden

Vervoerswijze	BVP form.	Tabel PC	BVP/PC
Auto	37,6%	36,5%	1,03
Carpooling	1,6%	1,4%	1,13
Trein	34,9%	35,7%	0,98
MIVB	16,6%	17,2%	0,96
De Lijn	1,2%	1,3%	0,92
TEC	0,4%	0,2%	1,59
GBV	0,4%	0,3%	1,14
Fiets	2,5%	2,6%	0,97
Moto	1,2%	1,0%	1,17
Te voet	3,7%	3,7%	1,01
# werknemers	280.845	261.542	-

#### 3.1.2.1 Effect van de afstand

Figuur 12 toont ons de modale verdeling in functie van de afstand in vogelvlucht van de woon-werkverplaatsing.

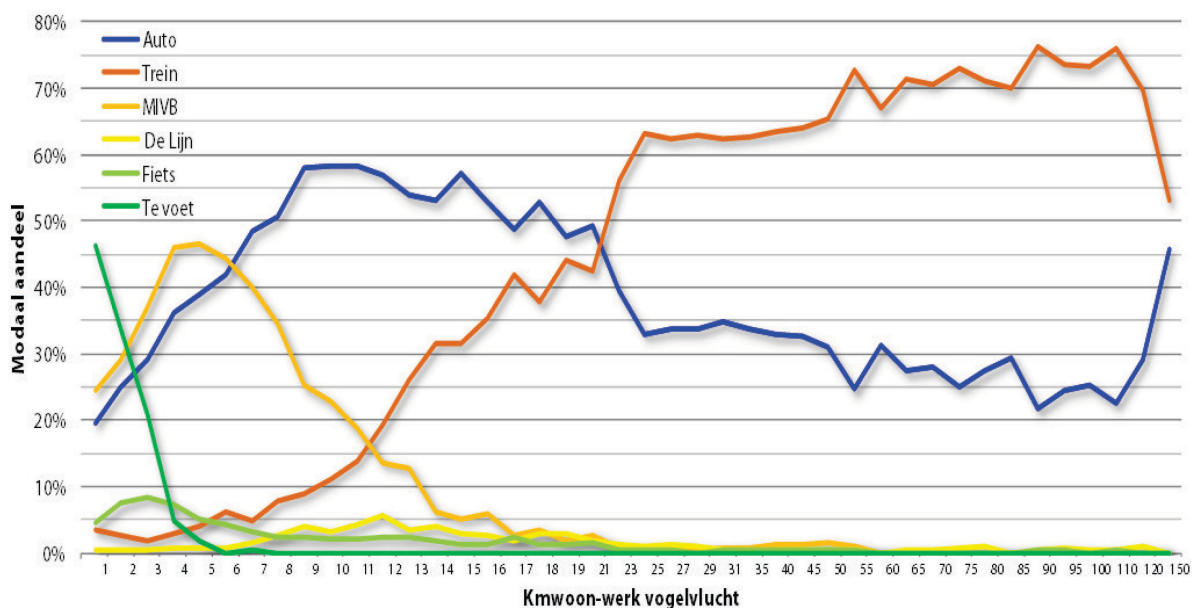
En Bij een afstand van minder dan 2 kilometer wordt er meestal te voet gegaan. Zoals verwacht, daalt het aandeel van deze modus vrij snel ten gunste van de andere modi om quasi op nul uit te komen vanaf een afstand van 4 km. Wel dient opgemerkt dat de berekening van de afstand op basis van de postcode haar beperkingen heeft voor de erg kleine afstanden. De nodige voorzichtigheid is hier dus wel geboden.

De MIVB blijkt de meest gebruikte modus voor trajecten tussen 2 en 6 kilometer. Dat is een belangrijke evolutie sinds 2006, toen het aandeel van de MIVB vergelijkbaar was, tot zelfs iets lager, met dat van de wagen over korte afstanden. Het aandeel van de MIVB neemt vervolgens af vanaf 5 km om erg klein te worden boven de 15 km omwille van de geografische beperkingen van het netwerk. Voor De Lijn mag er dan wel een gebruikspiek opgetekend worden rond de 10 km, haar aandeel zal echter nooit dat van de MIVB overstijgen, zelfs niet op deze afstanden.

De wagen, die al een belangrijk aandeel van de modale verdeling voor zijn rekening nam op de erg korte afstanden (25 % voor trajecten van minder dan 2 km), wordt vanaf 6 kilometer de belangrijkste modus om rond de 10 km vervolgens zijn maximum te bereiken en de meest gebruikte vervoersmodus te blijven tot een afstand van 19 km. Daarna neemt zijn aandeel af om zich uiteindelijk te stabiliseren rond 30 % van de modale verdeling. Hierbij dient opgemerkt dat de auto de meest alomtegenwoordige modus is, die zich het beste aan alle afstanden aanpast.

De trein, die maar erg weinig gebruikt wordt voor de korte afstanden, kent een snelle opmars om rond 20 km het aandeel van de wagen te overschrijden. Het neemt zelfs 60 tot 70 % van de modale verdeling voor zijn rekening vanaf een afstand van 25 km. Het gebruik ervan neemt echter wel

Figuur 12. Modale verdeling in functie van de afstand in vogelvlucht



opnieuw af eenmaal de 100 km voorbij, omdat we dan in verre zones terechtkomen, die minder goed ontsloten zijn door het treinnet.

Tot slot hebben we dan nog de fiets die als modus een gebruikspiek kent tussen 2 en 3 kilometer (8,4 % van de modale verdeling). Toch wordt de fiets ook nog behoorlijk gebruikt voor langere afstanden. Zo legt 17 % van de fietsers trajecten af van meer dan 8 km in vogelvlucht, zijnde meer dan 10 kilometer in reële afstand (en dus het dubbele per dag). Hoewel de fiets vooral een korte afstandsvervoersmiddel blijft, mogen we het potentieel van deze modus op middellange afstanden niet onderschatten.

### 3.1.2.2 In functie van de gemeente waar men woont

Hoewel de woon-werkafstand een belangrijke rol speelt in de modale keuze, oefenen de karakteristieken van de plaats van vertrek eveneens een uitgesproken invloed uit. Dat is wat dit hoofdstuk illustreert.

#### Te voet

Het is vanuit de stad Brussel zelf (22,5 %) en de gemeenten van de eerste kroon errond dat het aandeel 'wandelaars' het grootste is. Dit zijn dan ook de gemeenten die het dichtste bij de grote werkgelegenheidspolen (zie **Figuur 3**) liggen en te voet gaan geldt als de nabijheidsmodus bij uitstek.

Verder tellen de gemeenten Kraainem en Wezembeek-Oppem eveneens een aanzienlijk aandeel werknemers die te voet naar hun werk gaan, hoewel deze gemeenten buiten het BHG liggen. De reden hiervoor is hun nabijheid bij de werkgelegenheidspool die gevormd wordt door de Kliniek Saint-Luc en de UCL aan de rand van het Gewest.

We zien ook voetgangers die lange afstanden afleggen. Niettemin kunnen we redelijkerwijs stellen dat er geen enkele werknemer elke dag meer dan 6 km te voet gaat. Deze gegevens moeten we dan ook als kleine fouten beschouwen die in de PC-bestanden beland zijn.

#### Fiets

Net als bij het te voet gaan, geldt de fiets als een modus die door de verplaatsingsafstand beïnvloed wordt, iets wat we ook duidelijk kunnen zien op de kaart. Toch zijn er ook geografische variaties die niet gekoppeld zijn aan de afstand tot de werkgelegenheidspolen.

Zo is het gebruik van de fiets binnen het BHG sterker ingeburgerd in de oostelijke gemeenten van het Gewest. Deze situatie houdt verband met de aanwezigheid van de Europese instellingen. Meer dan een derde van de fietsers van de BVP-bedrijven werkt er namelijk. En zoals we eerder al zagen, liggen de gemeenten waar de Europese werknemers wonen, net in het oosten van het Gewest.

Buiten het BHG merken we dan weer erg duidelijk dat in Vlaanderen meer gefietst wordt dan in Wallonië. Hier speelt de culturele factor een primordiale rol.

#### MIVB

In het BHG kennen alle gemeenten van de eerste kroon een groot aandeel MIVB-gebruikers. Het is in deze zone dat het netwerk het dichtste is en de ontsluiting het beste, aangezien de meeste lijnen er samenkomen.

In de tweede kroon vertonen de gemeenten waar de metrovertakkingen passeren, hogere aandelen. Dit fenomeen is bijzonder goed zichtbaar in het oosten van de hoofdstad, waar de gemeenten Oudergem en Sint-Lambrechts-Woluwe in dit opzicht vooral opvallen. In het westen van de stad geldt de MIVB overal als een belangrijke modus, zelfs in de gemeenten waar er geen metrohaltes zijn. Dat laat zich verklaren door het minder welgestelde sociaaleconomische profiel van de gemeenten van het westen van Brussel. De BELDAM-enquête heeft immers aangetoond<sup>12</sup> dat het gebruik van het openbaar vervoer omgekeerd evenredig is met het inkomen.

Aan de poorten van het Gewest is er sprake van aanzienlijke aandelen in de gemeenten die in de buurt van de eindhaltes van de metro liggen: Wemmel, Kraainem, Wezembeek-Oppem. De invloed van de MIVB reikt echter verder dan de grenzen van haar netwerk. Het gebruik ervan als belangrijkste modus kan dan ook alleen in combinatie met een andere transportmodus: auto, De Lijn, TEC, fiets. Helaas beschikken we niet over informatie voor de verplaatsingsketens.

Voorts dient tevens opgemerkt dat er bepaalde incoherenties blijken te bestaan in de gegevens die we ontvangen hebben i.v.m. de geografische verdeling. Zo vertonen erg ver gelegen gemeenten een aanzienlijk aandeel MIVB-gebruikers, terwijl de MIVB vanaf deze locaties niet als belangrijkste vervoersmodus kan fungeren.

#### De Lijn

Het netwerk van De Lijn wordt erg weinig gebruikt binnen de Hoofdstad. De belangrijkste aandelen tekenen we op in de noordwestelijke rand van de stad. Daarnaast is ook sprake van een aanzienlijk gebruik van De Lijn naar de hoofdstad vanuit Limburg door de snelle verbinding naar Maaseik. Tot slot dient opgemerkt dat de taalgrens logischerwijs erg zichtbaar is op de kaart.

#### Trein

De kaart illustreert duidelijk dat de trein weinig gebruikt wordt binnen het Gewest en vanuit de Brusselse rand. Dat zou echter moeten veranderen met de geleidelijke implementatie van het GEN.

<sup>12</sup> Tweede katern van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het BHG – De verplaatsingsgewoonten in Brussel, pagina 53.

Verder zien we erg duidelijk dat het gebruik van de trein nauw verbonden is met de bediening van de vertrekzone door het spoor. Niettemin merken we op dat de aandelen groter zijn in het westelijke deel van het werkgelegenheidsgebied van Brussel: Henegouwen, Oost- en West-Vlaanderen. Het is ook in eerste instantie daar dat het net de grootste dichtheid kent. Deze zones vormen voorts eveneens het historische werkgelegenheidsgebied van Brussel in een tijd dat de trein de enige modus vormde om zich over lange afstanden te verplaatsen. Bijgevolg kunnen we hier wellicht spreken van een zekere 'cultuur' van het pendelen met de trein.

### **Auto**

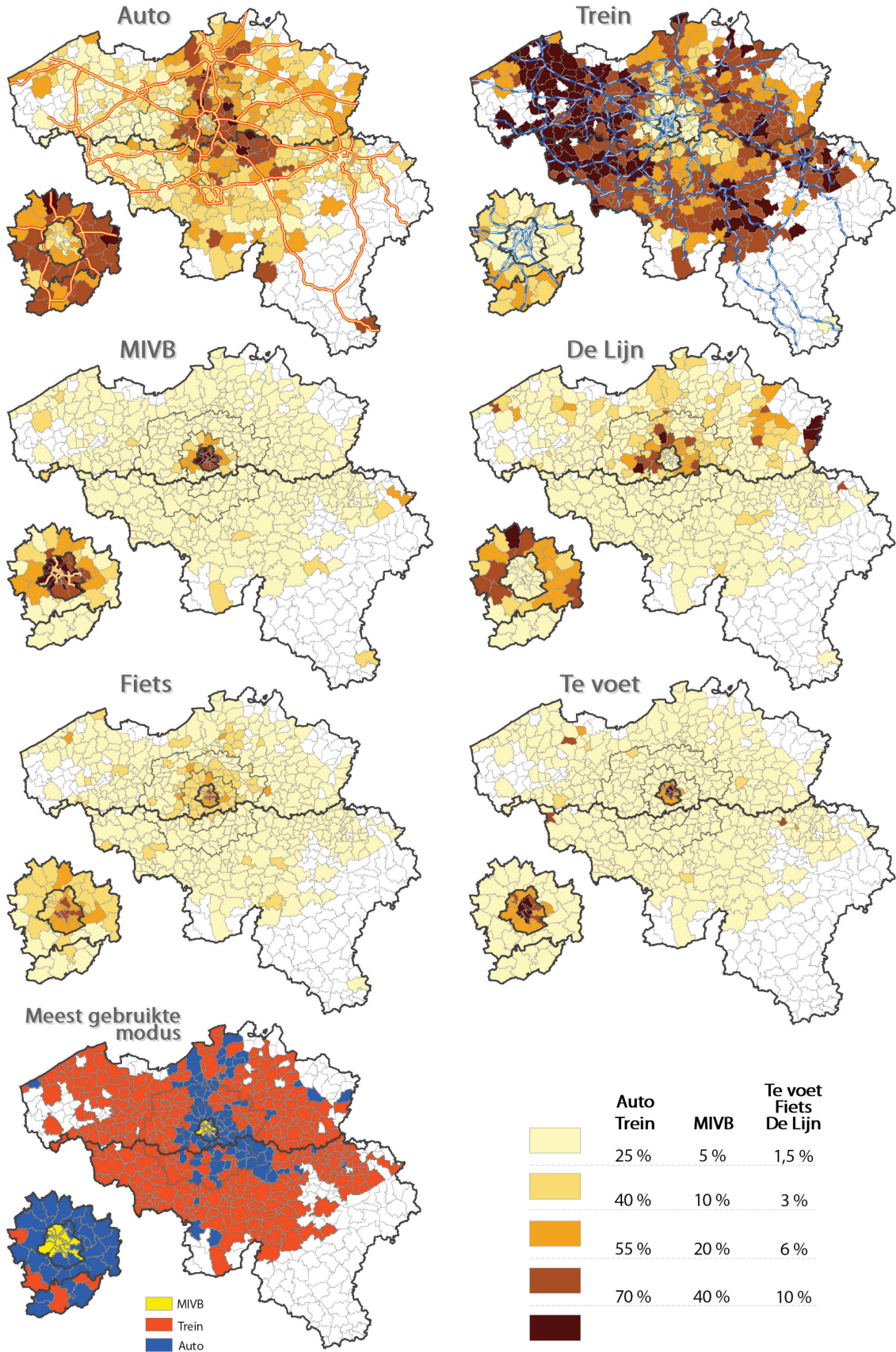
Binnen het Gewest noteren we de grootste aandelen automobilisten in de gemeenten van de tweede kroon die het minst ontsloten worden door de MIVB: Ukkel, Watermaal-

Bosvoorde, Sint-Pieters-Woluwe, Evere, Haren, Neder-Over-Heembeek. De wagen is er trouwens de belangrijkste vervoersmodus.

Verder zijn in de rand van de hoofdstad de aandelen overal hoog te noemen. Eenmaal de rand voorbij loopt de zone van sterk gebruik in hoofdzaak in zuidoostelijke richting verder, tussen de autosnelwegen van Luik en Namen door, alsook langs de A12 richting Antwerpen en in de Antwerpse randgemeenten.

Hierbij dient opgemerkt dat de geografische spreiding van het gebruik van de auto bijna omgekeerd evenredig is met dat van de trein. Dat is ook logisch, omdat, zoals we al zagen (Figuur 12), beide modi de modale verspreiding onderling verdelen vanaf een afstand van 20 km van de werkplaats.

Figuur 13. Modaal aandeel vanaf de woonplaats





### 3.1.3 Volgens het vertrekpunt in combinatie met de locatie van de site in het BHG

Tot nu toe hebben we de invloed van de oorsprong van de woon-werkverplaatsing (punt 3.1.2) en haar bestemming (punt 3.1.1) apart geanalyseerd.

**Tabel 16** combineert echter beide invalshoeken en laat toe om de modale keuzes nog beter te begrijpen. De TEC, het gemeenschappelijk bedrijfsvervoer en de motor werden hier echter niet opgenomen, omdat ze betrekking hebben op een te klein aandeel werknemers voor een zo gedetailleerde analyse. Verder werden de 2 verst gelegen woonzones, met name de tweede rand en de rest van België, hier samengevoegd, omdat ze een erg vergelijkbaar profiel vertonen op het vlak van modale keuzes.

We krijgen hier overigens eveneens de bevestiging dat het individuele gebruik van de wagen groter is binnen Brussel (BHG > BHG) dan afkomstig van buiten de agglomeratie (rest van België en tweede rand > BHG). En het zal niemand verbazen dat het gebruik het hoogste is vanaf de eerste rand. Voorts geldt: hoe verder de woonplaats, hoe groter de invloed van de locatie van de werkplaats. Voor de Brusselaars varieert het aandeel van de wagen zelfs niet van enkel naar dubbel tussen de trajecten naar de zone met een uitstekende en een matige toegankelijkheid, terwijl die verhouding bijna 4 bedraagt voor de trajecten van de werknemers die van buiten de rand afkomstig zijn. Dat betekent dat de pendelaars die van ver moeten komen, massaal voor de wagen opteren, als hun onderneming 'slecht' gelegen is binnen het BHG, terwijl ze meestal voor het openbaar vervoer kiezen als hun bedrijf centraal gelokaliseerd is.

Het carpoolaandeel volgt dezelfde logica, met dit verschil dat het gebruik ervan maximaal is wanneer het om werknemers gaat die van ver gelegen zones afkomstig zijn. Deze vervoersmodus, waarvan één van de doelstellingen het delen van de kostprijs van het traject is, wordt ook des te logischer, wanneer de afstand groot is.

Het gebruik van de trein binnen het BHG is goed voor een aandeel van 4 %, wat 10 keer minder is dan dat van de MIVB (41 %). De Brusselaars maken dan ook massaal gebruik van de MIVB, ongeacht hun bestemming binnen het BHG, aangezien het aandeel van de MIVB 54 % bedraagt naar de meest centrale zones en toch nog 29 % naar de zones die minder goed ontsloten zijn door het openbaar vervoer. Daarbij dient erop gewezen dat de MIVB in niet te verwaarlozen mate vanaf de rand genomen wordt, vooral in combinatie met een voortransport. Het nog verder uitwerken van deze verplaatsingsketen zou dan ook een manier zijn om het aanzienlijke gebruik van de wagen vanuit deze zones tegen te gaan.

Ten slotte zien we dat 5,5 % van de intragewestelijke verplaatsingen met de fiets en 10,2 % te voet gebeurt. De Brusselaars blijken minder gebruik te maken van deze modi om zich naar de zone met uitstekende bereikbaarheid met het OV te begeven. Dat is wellicht te wijten aan de verkeersdrukte, de afstand van de woonzones binnen het Gewest en de concurrentie van het OV, die zeer doeltreffend zijn naar deze wijken.

Aangezien de gegevens per postcode van 2006 van een mindere kwaliteit en minder volledig waren dan in 2011, hebben we de evolutie niet berekend op een zodanig gedetailleerd niveau als de combinatie herkomstbestemming. Toch toont **Tabel 17** ons de evolutie van de modale verdeling in functie van louter de zone van herkomst.

We stellen vast dat de afname van het gebruik van de wagen een algemene tendens is, maar wel sterker uitgesproken blijkt vanuit het BHG zelf en de ver gelegen zones. Het carpoolen is dan weer alleen binnen de Brusselse agglomeratie afgenomen.

Het gebruik van de trein is het minste gestegen vanaf de tweede rand. En de toename van het gebruik van het stedelijk openbaar vervoer binnen het BHG kan ronduit indrukwekkend genoemd worden.

**Tabel 16. Modale verdeling in functie van de herkomst (IRIS-zone) en de bestemming (Toegankelijkheidszone) van de woon-werkverplaatsingen**

Woon IRIS zone	> Werk > Toegang OV	Auto	Carpool	Trein	MIVB	De Lijn	Fiets	Te voet
<i>Brussel</i>	> Uitstekend	28,1 %	0,4 %	6,9 %	54,5 %	0,9 %	3,7 %	3,9 %
	> Zeer goed	28,1 %	0,5 %	3,1 %	42,2 %	0,3 %	7,8 %	15,7 %
	> Goed	38,5 %	0,8 %	2,4 %	41,5 %	0,4 %	4,9 %	9,7 %
	> Matig	49,1 %	1,7 %	3,4 %	29,0 %	0,5 %	4,6 %	9,0 %
	> <b>BHG</b>	<b>35,8 %</b>	<b>0,9 %</b>	<b>3,9 %</b>	<b>41,1 %</b>	<b>0,5 %</b>	<b>5,5 %</b>	<b>10,2 %</b>
<i>1ste rand</i>	> Uitstekend	36,6 %	0,7 %	41,7 %	11,5 %	6,3 %	1,7 %	0,1 %
	> Zeer goed	49,0 %	1,3 %	27,3 %	14,3 %	2,9 %	2,3 %	0,5 %
	> Goed	63,8 %	1,8 %	16,3 %	8,1 %	3,4 %	2,5 %	1,4 %
	> Matig	77,2 %	2,3 %	8,8 %	3,9 %	2,3 %	2,0 %	0,3 %
	> <b>BHG</b>	<b>56,6 %</b>	<b>1,6 %</b>	<b>23,9 %</b>	<b>9,3 %</b>	<b>3,8 %</b>	<b>2,1 %</b>	<b>0,5 %</b>
<i>2de rand &amp; rest van België</i>	> Uitstekend	17,1 %	0,6 %	78,8 %	1,3 %	0,9 %	0,5 %	0,2 %
	> Zeer goed	24,9 %	2,0 %	69,2 %	1,6 %	0,6 %	0,5 %	0,1 %
	> Goed	42,5 %	3,4 %	48,8 %	1,4 %	0,8 %	0,4 %	0,2 %
<i>België</i>	> Matig	62,0 %	4,4 %	27,2 %	1,4 %	0,8 %	0,7 %	0,1 %
	> <b>BHG</b>	<b>31,9 %</b>	<b>2,1 %</b>	<b>61,5 %</b>	<b>1,4 %</b>	<b>0,8 %</b>	<b>0,5 %</b>	<b>0,2 %</b>



Tabel 17. Evolutie in punten van de modale verdeling in functie van de herkomst

IRIS zone	Auto	Carpooling	Trein	SOV	Fiets	Te voet
Brussel	↓ -8,3%	↘ -0,9%	↗ 1,2%	↑ 10,2%	↗ 1,7%	↗ 0,7%
1ste rand	↓ -6,5%	↘ -1,1%	↗ 2,8%	↗ 1,1%	↗ 1,1%	↗ 0,4%
2de rand	↓ -5,6%	0,0%	↗ 0,8%	↗ 1,2%	↗ 0,6%	↗ 0,1%
Rest van België	↓ -7,7%	0,3%	↑ 3,6%	↗ 1,0%	↗ 0,1%	↗ 0,1%

### 3.1.4 Al naargelang de sector

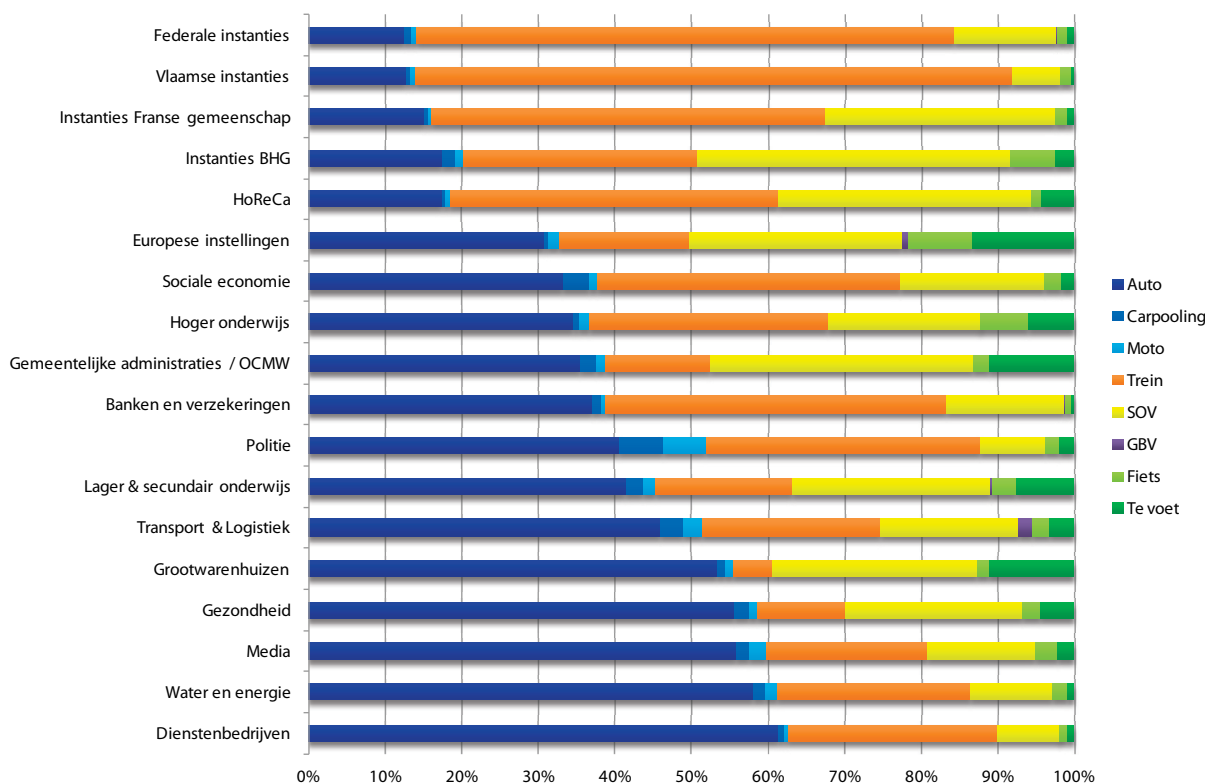
Zoals we kunnen zien in **Figuur 14** varieert de modale verdeling enorm van sector tot sector. Het aandeel automobilisten, gerangschikt in dalende volgorde van belang, gaat van minder dan 15 % bij de federale instanties tot meer dan 60 % in de dienstverlenende bedrijven. 78 % van de ambtenaren van het Vlaams Gewest neemt de trein, tegenover amper 5 % bij de werknemers van de grootwarenhuizen. De actieve modi zijn goed voor een aandeel van meer dan 20 % bij de Europese instellingen, terwijl hun aandeel quasi onbestaande is in de andere sectoren.

De belangrijkste factoren die deze verschillen verklaren, werden al eerder aangekaart: het gaat enerzijds om de locatie binnen het BHG van de bedrijven van de sector en anderzijds om de locatie van de woonplaats van de werknemers. Zo is het bv. niet verrassend dat het aandeel auto-

mobilisten veel kleiner is bij de federale instanties dan bij de lokale besturen, aangezien hun locatie veel centraler is. Verder is het eveneens erg begrijpelijk dat het te voet gaan als modus sterker ontwikkeld blijkt in het onderwijs dan in de bank-verzekeraarssector, aangezien de gemiddelde woon-werkafstand varieert van enkel naar dubbel tussen deze twee sectoren. Kortom, onderstaande tabel mag dan wel interessant zijn, hij laat niet toe om te bepalen of een bepaalde sector **intrinsiek** gericht is op een specifieke verplaatsingsmodus, aangezien de geografische invloeden zo sterk zijn.

Teneinde dit probleem op te lossen, werd voor elke sector een theoretische modale verdeling berekend, die de modale verdeling van de sector zou zijn, als - rekening houdend met de geografische inplanting van de ondernemingen van de sector en zijn werkgelegenheidsgebied - zijn werknemers de gemiddelde modale verdeling zouden volgen.

Figuur 14. Modale verdeling volgens activiteitssector



Tabel 18. Affiniteit van de verplaatsingsmodi ten overstaan van de activiteitssectoren

Sector	Auto	Carpool.	Trein	MIVB	Moto	Fiets	Te voet
Federale instanties	0,54	0,71	1,23	1,21	1,06	0,97	0,44
Instanties BHG	0,54	1,88	0,97	1,44	0,98	1,81	0,49
Instanties Franse gemeenschap	0,54	0,46	1,18	1,74	0,31	0,65	0,28
Vlaamse instanties	0,54	0,65	1,15	1,17	0,91	1,67	0,74
HoReCa	0,61	0,32	1,15	1,35	0,60	0,49	0,96
Sociale economie	0,74	1,58	1,23	1,27	0,89	1,12	0,54
Hoger onderwijs	0,75	0,43	1,34	1,05	0,88	2,19	1,29
Gemeentelijke administraties / OCMW	0,75	1,15	1,03	1,36	0,78	0,55	1,69
Lager & secundair onderwijs	0,87	1,15	1,02	1,13	1,06	0,94	1,38
Politie	0,92	2,39	1,03	0,64	4,46	0,90	0,82
Europese instellingen	0,96	0,67	1,07	0,85	1,00	1,69	1,89
Transport & Logistiek	0,96	1,40	1,27	0,83	1,63	0,71	0,62
Grootwarenhuizen	1,06	0,60	0,37	1,13	0,70	0,44	1,95
Gezondheid	1,16	1,03	0,61	1,04	0,72	0,76	0,92
Banken en verzekeringen	1,23	1,01	0,90	1,02	0,46	0,41	0,18
Media	1,26	0,92	0,86	0,63	1,65	1,03	0,47
Water en energie	1,42	0,84	0,70	0,72	1,39	0,91	0,35
Dienstenbedrijven	1,47	0,31	0,76	0,54	0,50	0,50	0,35

Tabel 18 toont ons de verhouding tussen het reële modale aandeel van elke modus en zijn theoretisch aandeel. Het aldus verkregen cijfer vertaalt de neiging van een sector om een verplaatsingsmodus te veel of te weinig te gebruiken. Een verhouding groter dan 1 wijst op een **overgebruik** van de verplaatsingsmodus, een verhouding kleiner dan 1 op een **ondergebruik**.

We stellen eerst en vooral vast dat de hele openbare en semi-openbare sector als een ondergebruiker van de wagen kan worden beschouwd. We hebben het dan concreet over administraties en andere openbare instanties, onderwijs, sociale economie en in mindere mate de politie en de openbare logistiek- en transportinstanties. Omgekeerd geldt de privésector globaal genomen als een overgebruiker van de auto, met uitzondering van de horeca.

De rangschikking van het gebruik van de wagen verandert niet drastisch ten opzicht van **Figuur 14**. Wel blijkt uit deze oefening dat de bank-verzekeraarssector evenals de Europese instellingen zich minder goed gedragen dan we zouden vermoeden op basis van hun modale aandelen. Als we het geval van de bank-verzekeraarssector nemen, dan stellen we vast dat achter het modale aandeel van de auto (37,0 %) - dat zich iets onder het gemiddelde situeert (37,7 %) - in werkelijkheid een overgebruik van de wagen van + 23 % schuilgaat, gelet op de erg goede toegankelijkheid met het openbaar vervoer waarvan de bedrijven in deze sector kunnen genieten.

Bij de Europese instellingen is de vaststelling dezelfde: hoewel de sector een aandeel automobilisten heeft dat zich onder het gemiddelde situeert (32,2 %), in tegenstelling tot het basis- & het secundair onderwijs waar 41 % individueel de wagen neemt, blijkt eerstgenoemde sector toch sterker geneigd om de auto te nemen.

De factoren die het over- of ondergebruik van de verschillende verplaatsingsmodi verklaren, zijn dus niet de geogra-

fische locatie van de ondernemingen en hun werknemers. Teneinde ze te begrijpen, moeten we ons richten op andere aspecten die een invloed uitoefenen op de mobiliteit van de werknemers: uurregelingen, parkeerplaatsen, bedrijfswagens, terugbetalingen evenals de overige maatregelen die door de onderneming geïmplementeerd worden. Deze punten zullen in **deel 4** nader besproken worden.

### 3.1.5 Volgens de grootte van de onderneming

Zoals we zagen bij punt 2.2, zijn de erg grote bedrijven (meer dan 500 werknemers) sterker geconcentreerd in de centraal gelegen wijken die goed door het openbaar vervoer ontsloten zijn, dan de kleinere structuren. Daaruit vloeit voort dat het aandeel van de wagen gemiddeld iets groter is bij de bedrijven met tussen 100 en 500 werknemers.

Toch laat dit niet toe om te bevestigen dat de grootte een directe invloed heeft op het gebruik van de auto. Om dit na te gaan, hebben we dezelfde oefening gedaan als voor de activiteitssectoren, namelijk het waargenomen aandeel vergeleken met een theoretisch aandeel, rekening houdend met de geografische verspreiding. Daaruit blijkt dat er geen reëel verband vastgesteld kan worden tussen de grootte van de bedrijven en het gebruik van de wagen.

Figuur 15. Gebruik van de wagen bij de woon-werkverplaatsingen in functie van de grootte van de onderneming

# werknemers	% auto	% auto theoretisch	Rapport
200 en minder	42,8 %	44,3 %	-3 %
201 tot 500	42,8 %	42,2 %	1 %
501 tot 1000	31,5 %	35,7 %	-12 %
1001 tot 2000	38,4 %	36,7 %	5 %
Meer dan 2000	35,6 %	34,1 %	4 %

## 3.2 Professionele verplaatsingen

Tabel 19. Aantal, modale verdeling en bestemming van de professionele verplaatsingen in functie van de locatie van de onderneming

Toegang OV	# prof. verpl	# wknm	#verpl/wknm	Auto	Dienstw.	OV	Fiets	Te voet	In BHG	Uit BHG
<b>Uitstekend</b>	11.790	90.592	<b>0,13</b>	25,9 %	13,7 %	26,4 %	2,6 %	29,9 %	68,1 %	31,9 %
<b>Zeer goed</b>	8.265	72.579	<b>0,11</b>	29,2 %	4,6 %	41,5 %	7,2 %	16,3 %	71,1 %	28,9 %
<b>Goed</b>	9.248	48.966	<b>0,19</b>	39,3 %	19,7 %	25,9 %	3,4 %	9,4 %	65,1 %	34,9 %
<b>Matig</b>	12.203	68.708	<b>0,18</b>	49,2 %	27,8 %	14,4 %	2,4 %	4,5 %	64,9 %	35,1 %
<b>Totaal</b>	<b>41.506</b>	<b>280.845</b>	<b>0,15</b>	<b>36,4 %</b>	<b>17,3 %</b>	<b>25,8 %</b>	<b>3,6 %</b>	<b>15,2 %</b>	<b>67,1 %</b>	<b>32,9 %</b>

Naast de woon-werkverplaatsingen die we hierboven uitvoerig bespreken, genereren de bedrijven ook professionele verplaatsingen. Deze zijn minder regelmatig dan de woon-werkverplaatsingen, aangezien het koppel herkomstbestemming hier varieert en de modus sterker wisselt. Hierdoor hebben de ondernemingen meer moeite met het verzamelen van informatie over deze verplaatsingen. De gegevens die hierover in de bedrijfsvervoerplannen worden opgevraagd blijven dan ook oppervlakkiger.

In **Tabel 19** stellen we eerst en vooral vast dat er minder professionele verplaatsingen worden gegenereerd dan woon-werkverplaatsingen. Gemiddeld tellen we 41.500 professionele verplaatsingen per dag, voor 280.000 werknemers. Dat betekent dat de werknemers van de BVP-ondernemingen voor het overgrote merendeel 'sedentair' zijn. Eenmaal op hun werkplaats aangekomen, verlaten ze deze dus maar zelden om professionele reden, voordat ze opnieuw huiswaarts keren. We zien verder ook dat de werknemers van de perifere zones van het Gewest mobieler blijken te zijn dan de werknemers van de centrale zones.

Tevens stellen we vast dat te voet gaan als modus een belangrijk aandeel van de modale verdeling voor zijn rekening neemt<sup>13</sup> en dat dit aandeel afneemt naarmate we van

het centrum naar de rand van het Gewest gaan. Het is namelijk in de centrale wijken dat de concentratie aan bedrijven het grootste is, waardoor het aandeel korte trajecten natuurlijk eveneens groter is. Dienswagens worden dan weer gebruikt voor het verrichten van één verplaatsing op vijf en de persoonlijke of de firmawagen voor één verplaatsing op drie. Logischerwijs wordt er buiten de centrale wijken ook meer gebruikgemaakt van de auto. Verder zien we dat het openbaar vervoer beduidend minder benut wordt om professionele verplaatsingen te verrichten dan voor woon-werkverplaatsingen. De flexibiliteit die ze bieden, is immers kleiner dan bij de andere modi.

2/3 van de professionele verplaatsingen situeren zich binnen het BHG en 1/3 erbuiten. Het is een verhouding die maar weinig varieert in functie van de zone van vertrek.

Als we er **Tabel 20** bij nemen, dan stellen we vast dat er sectoren bestaan met werknemers die mobieler zijn dan het gemiddelde; concreet hebben we het dan over het hoger onderwijs, de lokale besturen, de politie, de media, de water- en de energiesector. De werknemers van andere types van administraties zijn veeleer sedentair.

Op het vlak van de modale verdeling verschillen de praktijken sterk van sector tot sector. Globaal gezien maakt de

Tabel 20. Aantal, modale verdeling en bestemming van de professionele verplaatsingen in functie van de activiteitssector

Sector	#verpl/wknm	Auto	Dienstw.	OV	Fiets	Te voet	In BHG	Uit BHG
<b>Hoger onderwijs</b>	<b>0,37</b>	41,8 %	1,8 %	<b>38,7 %</b>	<b>6,4 %</b>	9,6 %	65,1 %	34,9 %
<b>Gemeentelijke adm. / OCMW</b>	<b>0,29</b>	13,1 %	<b>30,6 %</b>	21,6 %	4,5 %	<b>26,8 %</b>	<b>95,0 %</b>	5,0 %
<b>Politie</b>	<b>0,24</b>	10,3 %	<b>65,6 %</b>	9,7 %	2,9 %	9,5 %	<b>83,5 %</b>	16,5 %
<b>Media</b>	<b>0,23</b>	42,2 %	<b>26,1 %</b>	23,4 %	1,5 %	1,2 %	46,0 %	<b>54,0 %</b>
<b>Water en energie</b>	<b>0,23</b>	<b>57,2 %</b>	<b>31,2 %</b>	9,3 %	0,4 %	0,9 %	55,6 %	<b>44,4 %</b>
<b>Dienstenbedrijven</b>	<b>0,19</b>	<b>78,5 %</b>	6,8 %	10,8 %	0,4 %	1,8 %	39,7 %	<b>60,3 %</b>
<b>Transport &amp; Logistiek</b>	<b>0,18</b>	0,1 %	<b>92,9 %</b>	6,8 %	0,0 %	0,1 %	<b>98,6 %</b>	1,4 %
<b>Banken en verzekeringen</b>	<b>0,18</b>	31,2 %	1,0 %	16,8 %	2,3 %	<b>47,0 %</b>	68,9 %	31,1 %
<b>Instanties BHG</b>	<b>0,16</b>	16,7 %	<b>31,3 %</b>	<b>39,2 %</b>	<b>5,4 %</b>	4,4 %	<b>87,7 %</b>	12,3 %
<b>Europese instellingen</b>	<b>0,13</b>	13,2 %	1,4 %	<b>55,0 %</b>	<b>14,8 %</b>	14,3 %	74,2 %	25,8 %
<b>Instanties Franse gemeenschap</b>	<b>0,13</b>	43,1 %	3,2 %	<b>47,9 %</b>	0,6 %	4,8 %	54,8 %	<b>45,2 %</b>
<b>HoReCa</b>	<b>0,10</b>	30,8 %	3,6 %	<b>56,4 %</b>	0,8 %	7,9 %	79,7 %	20,3 %
<b>Vlaamse instanties</b>	<b>0,10</b>	12,9 %	<b>28,9 %</b>	<b>49,0 %</b>	4,0 %	5,3 %	40,3 %	<b>59,7 %</b>
<b>Sociale economie</b>	<b>0,10</b>	<b>64,4 %</b>	8,1 %	21,3 %	1,1 %	3,8 %	51,3 %	<b>48,7 %</b>
<b>Lager &amp; secundair onderwijs</b>	<b>0,10</b>	41,6 %	4,2 %	24,1 %	2,9 %	<b>26,3 %</b>	<b>85,8 %</b>	14,2 %
<b>Gezondheid</b>	<b>0,08</b>	<b>62,3 %</b>	6,8 %	25,1 %	1,6 %	3,0 %	69,8 %	30,2 %
<b>Federale instanties</b>	<b>0,07</b>	22,6 %	16,1 %	<b>48,9 %</b>	1,5 %	9,8 %	63,7 %	36,3 %
<b>Grootwarenhuizen</b>	<b>0,02</b>	<b>72,1 %</b>	21,4 %	3,7 %	0,1 %	2,1 %	70,1 %	29,9 %
<b>Totaal</b>	<b>0,15</b>	<b>36,4 %</b>	<b>17,3 %</b>	<b>25,8 %</b>	<b>3,6 %</b>	<b>15,2 %</b>	<b>67,1 %</b>	<b>32,9 %</b>

<sup>13</sup> De taxi en de motor zijn respectievelijk goed voor 0,5 % en 1,1 % van de modale verdeling. Aangezien het erg geringe aandelen betreft, hebben we ze hier evenwel niet hernoemen.

privésector het meest gebruik van de wagen en de openbare sector het meest van het openbaar vervoer. Dat is een gegeven dat niet losstaat van de geografische inplanting van deze sectoren, maar ook toegeschreven kan worden aan het feit dat de privésector meer naar buiten het Gewest gericht is (60 % van de professionele verplaatsingen gaan richting een locatie buiten het BHG) en bijgevolg gepaard

gaat met langere trajecten in vaak minder met het openbaar vervoer toegankelijke zones.

Voorts dient opgemerkt dat we geen vergelijking met 2006 kunnen maken, omdat onder de oude verplichting de vraag naar de professionele verplaatsingen wel gesteld werd, maar te onvolledig en te verschillend van BVP tot BVP beantwoord werd.

### 3.3 Verplaatsingen van bezoekers

Tabel 21. Aantal, modale verdeling en herkomst van de verplaatsingen van de bezoekers in functie van de locatie van de onderneming

Toegang OV	#bezoek./dag	bezoek./wknm.	Auto	Taxi	Moto	OV	Fiets	Te voet	In BHG	Uit BHG
<b>Uitstekend</b>	44.770	0,49	22,3 %	3,0 %	0,3 %	61,2 %	1,3 %	12,0 %	62,2 %	37,8 %
<b>Zeer goed</b>	17.546	0,24	29,3 %	4,2 %	0,9 %	48,1 %	2,0 %	10,6 %	74,2 %	25,8 %
<b>Goed</b>	60.300	1,23	55,9 %	1,3 %	1,3 %	31,4 %	1,8 %	8,2 %	62,0 %	38,0 %
<b>Matig</b>	76.130	1,11	51,2 %	0,9 %	1,1 %	29,8 %	2,4 %	14,6 %	76,6 %	23,4 %
<b>BHG</b>	<b>198.746</b>	<b>0,71</b>	<b>44,5 %</b>	<b>1,7 %</b>	<b>0,9 %</b>	<b>38,8 %</b>	<b>1,9 %</b>	<b>11,7 %</b>	<b>68,7 %</b>	<b>31,3 %</b>

De bedrijven moeten een raming bezorgen van het aantal bezoekers dat ze gemiddeld elke dag verwelkomen, alsook hun modale verdeling en het vertrekpunt van hun verplaatsing. Het begrip bezoeker wordt hier ruim geïnterpreteerd: werknemer van een andere organisatie<sup>14</sup>, burger die administratieve stappen onderneemt, klant van een winkel, student aan een onderwijsinstelling, patiënt van een ziekenhuis, ... De term dekt dus erg uiteenlopende realiteiten af.

De BVP-bedrijven die in deze balans zijn opgenomen, ontvangen bijna 200.000 bezoekers per dag, d.w.z. 0,7 keer het aantal werknemers. Buiten de centrale zones zien we dat het aantal bezoekers zelfs groter is dan het aantal werknemers en dus meer verplaatsingen genereert dan de woonwerktrajecten. Het grote verschil met deze laatste is dat de bezoekers voor bijna 70 % van het BHG afkomstig zijn, wat 2 keer meer is dan bij de werknemers het geval is. Hun trajecten zijn dus gemiddeld korter.

Dat verklaart het aanzienlijke aandeel van de 'te voet'-modus in de modale verdeling van de bezoekers. De fiets profiteert echter duidelijk niet van dit nabijheidseffect. Afgezien daarvan, is de modale verdeling relatief vergelijkbaar met die van de werknemers.

Zoals **Tabel 22** ons toont, is het aantal bezoekers bijzonder variabel al naargelang de activiteit van de onderneming. Zo zal het niemand verbazen dat de handelszaken de meeste bezoekers verwelkomen, aangezien dit hun belangrijkste functie is,

en een sterke klantenrotatie kennen. De klanten zelf zijn voor 3/4 afkomstig uit het BHG. Dat kan weinig lijken, maar sommige grote commerciële sites bevinden zich aan de rand van het Gewest (Cora, Hypermarkt Carrefour, Decathlon, ...). Het onderwijs is de tweede sector in termen van bezoekersaantallen. Vrij logisch is verder dat het aandeel Brusselaars veel hoger is bij het kleuter-, basis- en secundair onderwijs (88 %) dan bij het hoger onderwijs. De gezondheidssector genereert eveneens veel verplaatsingen van bezoekers. Zij komen iets minder uit Brussel dan gemiddeld. Tot slot verwelkomen de lokale besturen een aanzienlijk publiek dat quasi uitsluitend uit Brusselaars bestaat.

Tabel 22. Aantal en herkomst van de verplaatsingen van de bezoekers in functie van de activiteitssector

Sector	#bezoek./dag	bezoek./wknm.	In BHG	Uit BHG
<b>Grootwarenhuizen</b>	50.995	17,31	76,5%	23,5%
<b>Hoger onderwijs</b>	48.867	4,76	62,6%	37,4%
<b>Lager &amp; secundair onderwijs</b>	19.317	3,80	87,6%	12,4%
<b>Gezondheid</b>	34.150	1,15	60,6%	39,4%
<b>HoReCa</b>	3.682	0,82	43,7%	56,3%
<b>Gemeentelijke admin. / OCMW</b>	6.632	0,75	93,7%	6,3%
<b>Sociale economie</b>	1.244	0,25	86,6%	13,4%
<b>Federale instanties</b>	10.421	0,22	45,9%	54,1%
<b>Instanties BHG</b>	946	0,20	85,2%	14,8%
<b>Europese instellingen</b>	6.232	0,17	83,1%	16,9%
<b>Politie</b>	1.594	0,16	67,4%	32,6%
<b>Vlaamse instanties</b>	473	0,14	10,8%	89,2%
<b>Instanties Franse gemeenschap</b>	315	0,11	32,4%	67,6%
<b>Water en energie</b>	819	0,10	36,3%	63,7%
<b>Dienstenbedrijven</b>	3.193	0,10	35,7%	64,3%
<b>Media</b>	411	0,08	9,7%	90,3%
<b>Banken en verzekeringen</b>	3.120	0,07	43,1%	56,9%
<b>Transport &amp; Logistiek</b>	450	0,04	92,6%	7,4%
<b>Totaal</b>	<b>198.746</b>	<b>0,71</b>	<b>68,7%</b>	<b>31,3%</b>

<sup>14</sup> In dat geval is het niet onwaarschijnlijk dat de cijfers enkele dubbele vermeldingen omvatten met de professionele verplaatsingen.

## 4 Het mobiliteitsbeleid van de bedrijven

In hoofdstuk 3 hebben we de belangrijkste verplaatsingsstromen overlopen die door de BVP-ondernemingen gegenereerd worden en de belangrijkste factoren geïdentificeerd die de keuze voor het ene of het andere vervoermiddel beïnvloeden, met name de locatie van de onderneming enerzijds (bestemming) en de locatie van de woonplaats van de werknemers anderzijds (herkomst). Deze analyse brengt ons echter bij een relatief deterministische visie die erop neer zou komen te stellen dat, afgezien van de keuze van hun inplanting, bedrijven geen enkele vat hebben op hun mobiliteit.

Bij **punt 3.1.4** is echter gebleken dat de geografische verdelingen niet alles kunnen verklaren. Wanneer we hun effect weggommen, blijven er immers nog aanzienlijke verschillen bestaan tussen de verschillende activiteitssectoren. We zullen ons nu dan ook buigen over de bedrijfseigen factoren

die verplaatsingen van de ondernemingen kunnen beïnvloeden.

Eerst en vooral zullen we daarbij twee elementen bestuderen die een belangrijke rol spelen voor de bereikbaarheid van de bedrijven en de manier waarop de werknemers er zich naartoe begeven, met name de **parkings** en de **wagen-vloten** (en dan met name die van de bedrijfswagens).

Daarna zullen we kort de kwestie van (onregelmatige) **werkuren** aankaarten die gehanteerd worden binnen de bedrijven en hun eventuele impact op de verplaatsingen.

Tot slot zullen we dan nog alle **maatregelen** overlopen, die door de ondernemingen via hun actieplannen getroffen worden en die de verplaatsingen van hun werknemers en bezoekers kunnen wijzigen.

### 4.1 Parkings

#### 4.1.1 Parkings voor auto's

In totaal omvatten de 532 sites 106.200 parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Als we dit cijfer extrapoleren voor alle sites die door de BVP-verplichting betroffen zijn, dan komen we uit bij een totaal van circa **120.000 plaatsen**.

Tabel 23. Aantal parkeerplaatsen per toegankelijkheidszone

Toegang OV	# P	P/werknemer
<b>Uitstekend</b>	19.759	0,22
<b>Zeer goed</b>	26.475	0,36
<b>Goed</b>	21.527	0,44
<b>Matig</b>	38.457	0,56
<b>BHG</b>	106.218	0,38

Vrij logisch neemt het aantal plaatsen per werknemer toe vanaf het centrum naar de rand van het Gewest. De ratio is 2,5 keer groter in een zone die matig toegankelijk is met het openbaar vervoer dan in de centrale wijken die het beste ontsloten zijn. Dit is niet alleen een gevolg van een grotere behoefte aan parkeerplaatsen in de excentrische wijken, maar ook van een grotere beschikbaarheid aan terreinen in die wijken.

Verder dient opgemerkt dat de globale ratio voor het BHG, met name 0,38 plaatsen per werknemer, niet veranderd is ten opzichte van 2006 (toen deze ratio eveneens 0,38 bedroeg).

Ongeveer 3/4 van deze plaatsen zijn eigen bezit van de bedrijven, de rest zijn gehuurde plaatsen. Het aandeel gehuurde plaatsen is echter groter in de centrale wijken. Daarnaast stellen we eveneens vast dat de prijs per plaats afneemt van het centrum naar de rand van het gewest toe, aangezien er minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn in het stadscentrum. Meer dan 50 % van de plaatsen worden er verhuurd aan meer dan € 1.500/jaar tot zelfs € 2.600/jaar!

Tabel 25. Plaatsen in eigen bezit of gehuurd

Toegang OV	P <sub>in eigendom</sub>	P <sub>gehuurde</sub>	Kost P <sub>gehuurde</sub> (Plaats/jr)
<b>Uitstekend</b>	63%	37%	1368 €
<b>Zeer goed</b>	81%	19%	1055 €
<b>Goed</b>	85%	15%	826 €
<b>Matig</b>	76%	24%	694 €
<b>BHG</b>	<b>77%</b>	<b>23%</b>	<b>1001 €</b>

Over het algemeen is het merendeel van de parkeerplaatsen voorbehouden voor werknemers. Deze tendens is sterker uitgesproken in de centraal gelegen wijken dan in de meer perifere buurten, waar de plaatsen voor bezoekers goed zijn voor ca. 1/4 van het totaal. Dit gegeven vloeit voort uit een

Tabel 24. Bestemming van de parkeerplaatsen

Toegang OV	P <sub>werknemers</sub>	P <sub>bezoekers</sub>	P <sub>dienstwagens</sub>	P <sub>bestelwagens</sub>	P <sub>wknm/wknm</sub>	P <sub>bezoek/bez.</sub>
<b>Uitstekend</b>	85%	8%	5%	2%	0,19	0,04
<b>Zeer goed</b>	88%	8%	3%	1%	0,31	0,12
<b>Goed</b>	66%	26%	6%	3%	0,30	0,10
<b>Matig</b>	73%	21%	3%	3%	0,41	0,11
<b>BHG</b>	<b>77%</b>	<b>16%</b>	<b>4%</b>	<b>2%</b>	<b>0,29</b>	<b>0,09</b>



zekere logica, aangezien, zoals we al zagen, deze zones meer bezoekers ontvangen.

Binnen de ondernemingen zijn er gemiddeld 3 werknemersplaatsen voorzien per 10 werknemers. In de centrale zones bedraagt deze ratio 2, in de perifere zones is dat 4. De wijken met een erg goede toegankelijkheid blijken voorts over veel plaatsen te beschikken, gelet op hun locatie. Dit is eens te meer het gevolg van de aanwezigheid van de Europese instellingen in deze zone die, zoals we verderop nog zullen zien, over een erg grote parkingcapaciteit beschikken.

We zien ook dat, afgezien van de best ontsloten zones, de bedrijven gemiddeld over 1 plaats per 10 bezoekers beschikken.

#### 4.1.1.1 Gebruik van de plaatsen

De gegevens over de woon-werkverplaatsingen laten ons toe om een raming te formuleren in verband met het gebruik van de parkeerplaatsen. Daarbij zijn we ervan uitgegaan dat een individuele wagengebruiker een volledige parkeerplaats inneemt en een carpooler een halve. Verder hebben we ook rekening gehouden met het feit dat de werknemers om diverse redenen (verlof, ziekte, telewerk, bezoek, opdracht, ...) nooit allemaal op hetzelfde moment op de site aanwezig zijn. Het aanwezigheidspercentage wordt daarbij vastgelegd op 85 %, wat betekent dat 100 parkeerplaatsen tegemoet kunnen komen aan de behoeften van 117,6 automobilisten. Globaal genomen zouden we dus kunnen zeggen dat de 82.500 plaatsen die door de ondernemingen ter beschikking worden gesteld van de werknemers, volstaan om aan 89 % van de vraag te voldoen<sup>15</sup>. Automobilisten hebben echter alleen toegang tot de parking van hun eigen bedrijf. Bijgevolg is dit een analyse die we op ondernemingsniveau dienen te verrichten.

We hebben dus het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de eigen automobilisten bedrijf per bedrijf berekend. Als dit aantal kleiner blijkt dan het aantal voor werknemers voorbehouden plaatsen, dan betekent dit dat een deel van deze plaatsen niet gebruikt wordt. Als dit aantal daarentegen groter is, dan wil dat zeggen dat de voor werknemers bestemde parking verzadigd is en dat een deel van de automobilisten zich buiten de aan de onderneming toebehorende of de door haar gehuurde plaatsen parkeert.

Tabel 26 toont ons de resultaten van deze oefening, uitgesplitst per toegankelijkheidszone. Daarbij stellen we eerst en vooral vast dat volgens deze berekeningen minstens 1/5 van de plaatsen niet gebruikt wordt en dat dit gedeelte nog toeneemt in de centraal gelegen wijken. Dat lijkt erg veel, gelet op het heersende discours over het tekort aan parkeerplaatsen dat met name gebaseerd is op de opmerkingen die door bedrijven in de bedrijfsvervoerplannen gefor-

<sup>15</sup> Aangezien er 107.500 automobilisten zijn, waarvan er naar schatting maar 85 % elk dag aanwezig is.

muleerd worden. Anderzijds zijn er tegelijkertijd andere bedrijven die met een soms aanzienlijk tekort aan parkeerplaatsen kampen, waardoor heel wat automobilisten een plaats buiten de onderneming moeten gaan zoeken. Dat wordt geïllustreerd door de laatste kolom van de tabel. Zodoende heeft globaal genomen 31 % van de automobilisten geen toegang tot een door de eigen werkgever ter beschikking gestelde plaats. Dit aandeel stijgt tot 40 % bij de automobilisten die zich naar een zone van goede toegankelijkheid met het openbaar vervoer begeven, waar er doorgaans meer mogelijkheden zijn om de wagen te parkeren op de openbare weg in vergelijking met de meer centraal gelegen zones, maar waar het aanbod aan parkeerplaatsen in de ondernemingen niet veel hoger is.

Tabel 26. Gebruik van de voor werknemers bestemde plaatsen volgens toegankelijkheidszone

	Pwknm	Park.
<i>Toegang OV</i>	<i>bezet / leeg</i>	<i>binnen/ buiten</i>
<b>Uitstekend</b>	75 % / 25 %	73 % / 27 %
<b>Zeer goed</b>	70 % / 30 %	83 % / 17 %
<b>Goed</b>	81 % / 19 %	60 % / 40 %
<b>Matig</b>	82 % / 18 %	65 % / 35 %
<b>BHG</b>	77 % / 23 %	69 % / 31 %

Deze vaststelling toont aan dat een rationalisering en een gemeenschappelijk gebruik van parkeerplaatsen tussen bedrijven onderling een noodzaak wordt. We kunnen ons echter afvragen of sommige bedrijven in hun BVP-formulier niet het aantal automobilisten hebben onderschat, waardoor de foute indruk gecreëerd wordt dat hun parkeerplaatsen niet gebruikt worden. Om deze vraag te kunnen beantwoorden, zijn verder onderzoek en terreinbezoeken vereist. Dat neemt echter niet weg dat Leefmilieu Brussel bij het verrichten van audits al heeft kunnen vaststellen dat sommige parkeerplaatsen inderdaad overgedimensioneerd worden in verhouding tot hun reële gebruik. Bovendien kan het beheer van de parking zelf soms ook een rol spelen: door plaatsen voor te behouden aan bepaalde werknemers, zijn diezelfde plaatsen immers niet beschikbaar in geval van hun afwezigheid voor andere automobilisten.

#### 4.1.1.2 In functie van de activiteitssector

Tabel 27 buigt zich over de parkingkwestie vanuit de invalshoek van de activiteitssector. Eerst en vooral stellen we daarbij vast dat het aangeboden aantal plaatsen per werknemer varieert van één tot vier al naargelang de sector. Het is de sector van het (niet-hoger) onderwijs die zijn werknemers het minste aantal parkeerplaatsen aanbiedt. Over het algemeen is de openbare sector van vrij weinig parkeerplaatsen voorzien in vergelijking met de privésector. Hierbij dient echter opgemerkt dat de federale instellingen zich in het midden van het klassement bevinden, terwijl ze de sector zijn waarin het minste gebruikgemaakt wordt van de auto, en dat de Europese instellingen de tweede grootste leverancier van plaatsen vormen, ondanks hun relatief centrale locatie.

Tabel 27. Parkinggebruik van de werknemers volgens activiteitssector

<i>Sector</i>	<i>% P<sub>wknm</sub> /wknm</i>	<i>bezet / leeg</i>	<i>binnen / buiten</i>
Lager & secundair onderwijs	13 %	94 % / 6 %	34 % / 66 %
Vlaamse instanties	14 %	75 % / 25 %	97 % / 3 %
Instanties BHG	16 %	62 % / 38 %	66 % / 34 %
Transport & Logistiek	16 %	93 % / 7 %	38 % / 62 %
Instanties Franse gemeenschap	17 %	72 % / 28 %	92 % / 8 %
HoReCa	17 %	63 % / 37 %	72 % / 28 %
Gemeentelijke adm./OCMW	19 %	87 % / 13 %	52 % / 48 %
Politie	19 %	87 % / 13 %	44 % / 56 %
Gezondheid	20 %	95 % / 5 %	39 % / 61 %
Sociale economie	20 %	89 % / 11 %	61 % / 39 %
Grootwarenhuizen	22 %	89 % / 11 %	43 % / 57 %
Federale instanties	23 %	44 % / 56 %	91 % / 9 %
Banken en verzekeringen	28 %	89 % / 11 %	78 % / 22 %
Media	35 %	100 % / 0 %	71 % / 29 %
Hoger onderwijs	40 %	60 % / 40 %	80 % / 20 %
Dienstenbedrijven	44 %	91 % / 9 %	76 % / 24 %
Europese instellingen	44 %	62 % / 38 %	100 % / 0 %
Water en energie	52 %	89 % / 11 %	91 % / 9 %
<b>Totaal</b>	<b>29 %</b>	<b>77 % / 23 %</b>	<b>69 % / 31 %</b>

Wat het gebruikpercentage van de parkings betreft, blijkt dat de hele openbare sector over teveel parkeerplaatsen beschikt. Deze niet-gebruikte plaatsen vertegenwoordigen een kost voor de desbetreffende instanties en dus voor de gemeenschap. Volgens voormelde berekening worden meer dan de helft van de plaatsen van de federale instellingen meestal niet gebruikt.

Langs de kant van de privésector merken we dat de parkeercapaciteiten veel efficiënter worden benut, wat tevens op een sterker gebruik van de wagen wijst.

Verder is het uitwijken naar de openbare weg om te parkeren belangrijker in de sectoren die voornamelijk buiten de centrale zones gelegen zijn (onderwijs, transport & logistiek, politie, gezondheid, ...).

Het - meestal gratis - ter beschikking stellen van parkeerplaatsen op de plaats waar men werkt, blijkt een belangrijke stimulans om ook daadwerkelijk gebruik te maken van de wagen. Het betreft hier een verband dat niet meer aangevoeld hoeft te worden en dat recent nog bevestigd werd door de resultaten van de BELDAM-enquête<sup>16</sup>.

De eerder al vermelde overvloed aan parkeerplaatsen in de sectoren water/energie, bij de Europese instellingen, in de dienstverlenende bedrijven en bij de bankverzekeraarssector moet dus gekoppeld worden aan het overgebruik van de wagen in deze sectoren. Niettemin dient opgemerkt dat deze redenering niet opgaat voor de federale instellingen, iets waar we verderop nog op zullen terugkomen. Voor het overige hebben we vastgesteld dat de cijfers voor het hoger onderwijs een vertekend beeld ophangen, omdat de instellingen in kwestie niet altijd in staat bleken om de voor de werknemers voorbehouden plaatsen van de voor de studenten bestemde plaatsen af te scheiden.

<sup>16</sup> [De verplaatsingsgewoonten in Brussel](#), Tweede katern van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het BHG, pagina 56-57.

Daardoor werden ook deze laatste plaatsen bij de eerste categorie bijgeteld en werd het aantal voor deze categorie kunstmatig de hoogte in gedreven.

#### 4.1.1.3 De parking en het gebruikpercentage van de wagen

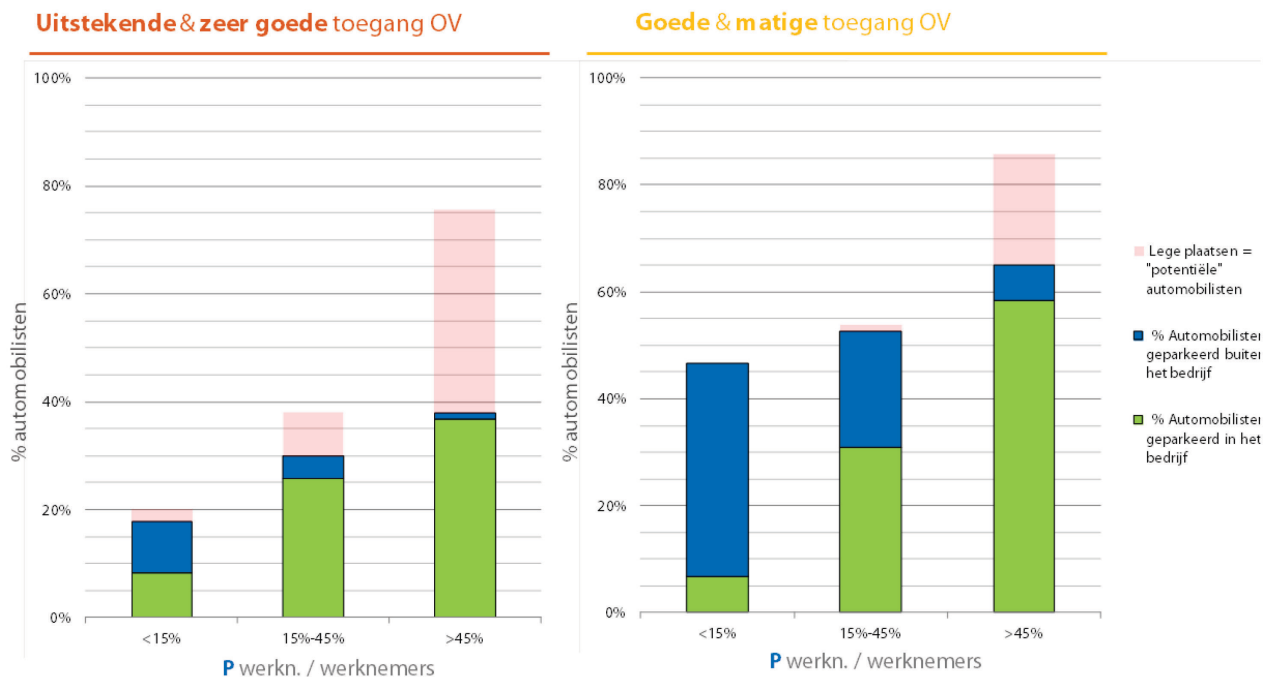
Hoewel we niet over informatie beschikken over de beschikbaarheid van een parkeerplaats op het niveau van het individu, maar alleen op het niveau van het bedrijf, illustreert onderstaande figuur het feit dat, bij gelijke toegankelijkheid, de ondernemingen die meer parkeerplaatsen aanbieden, ook een groter aandeel automobilisten kennen.

Vrij logisch stellen we vast dat hoe hoger het aanbod aan parkeerplaatsen is, hoe meer er geparkeerd wordt binnen de onderneming i.p.v. buiten de onderneming (meestal op de openbare weg) en hoe groter ook het aandeel niet-gebruikte plaatsen (dat voor evenveel potentiële automobilisten staat). Wat interessant is, is dat er een verschil in gedrag blijkt te bestaan tussen het centrum/de centraal gelegen zones en de rest van het Gewest.

In het centrum leidt de zeldzaamheid van een parkeerplaats (< 15 plaatsen per 100 werknemers) tot een relatief beperkt uitwijken naar een plaats buiten de onderneming, terwijl er in dezelfde situatie in de intermediaire of perifere zones van het Gewest zeer veel wordt uitgeweken. En wanneer de onderneming meer dan 15 plaatsen per 100 werknemers aanbiedt, verdwijnt het uitwijken zo goed als volledig in de centrale zones, terwijl dat in de meer excentrisch gelegen zones zich in een dergelijke situatie nog steeds sterk blijft gebeuren.

Verder wordt het aantal ongebruikte plaatsen vrij aanzienlijk in de centrale wijken, wanneer het aanbod toeneemt om zelfs erg hoge niveaus te bereiken, wanneer deze ratio meer dan 45 plaatsen per 100 werknemers bedraagt. Onder een

Figuur 16. Aandeel automobilisten in functie van het aanbod aan parkeerplaatsen en de locatie van de onderneming



aanbod van 45 plaatsen per 100 werknemers blijken de ongebruikte plaatsen in de intermediaire en perifere zones daarentegen onbestaande. En zelfs daarboven blijkt het fenomeen beperkter dan in het centrum.

We kunnen bijgevolg besluiten dat parkings inderdaad aanzetten tot het gebruik van de auto, maar dat een te groot aanbod, vooral in het stadscentrum, niet noodzakelijkerwijs tot een massieve overstap op de personenwagen leidt, een vaststelling die in het bijzonder voor de federale instellingen geldt. Tot slot leidt een erg beperkt aanbod aan parkeerplaatsen buiten de centrale wijken tot een aanzienlijk aantal werknemers dat zich opeen locatie buiten de onderneming parkeert.

#### 4.1.2 Fietsparkings

86 % van de sites die samen 94 % van de werknemers vertegenwoordigen, verklaart over een fietsparking te beschikken. Hoewel we dit hier onmogelijk kunnen illustreren, hebben we via de bezorgde foto's vastgesteld dat de kwaliteit van deze inrichtingen (locatie, bevestigingsmogelijkheden, comfort, ...) sterkt varieert en van slecht tot uitstekend gaat.

In totaal zijn er zo 16.140 fietsplaatsen voorzien, wat neerkomt op ca. één plaats per 17 werknemers. Deze verhouding is evenwel iets kleiner in de zeer centraal gelegen wijken. Dat laat zich tegelijk verklaren door de beperktere ruimte, waardoor de concurrentie aangegaan dient te worden met andere vormen van gebruik, alsook door de uitstekende ontsluiting met het openbaar vervoer, wat het gebruik van de fiets soms minder belangrijk maakt.

Wanneer we het aantal plaatsen vergelijken met het aantal fietsers, dan stellen we vast dat de capaciteiten (gemiddeld) lijken te volstaan, aangezien we 1,5 à 2,5 plaatsen per fietser tellen, al naargelang de zone. Daarbij werd ook rekening gehouden met de bezoekers die de fiets nemen en die goed zijn voor 28 % van de in totaal 8.400 fietsers.

Tabel 28. Beschikbaarheid van fietsparkings volgens toegankelijkheidszone

Toegang OV	# Pfiets	Pfiets/wknlm	# fietsers	Pfiets/fietsler
<b>Uitstekend</b>	3.718	0,04	1.476	2,5
<b>Zeer goed</b>	5.259	0,07	2.572	2,0
<b>Goed</b>	3.224	0,07	1.720	1,9
<b>Matig</b>	3.939	0,06	2.637	1,5
<b>BHG</b>	<b>16.140</b>	<b>0,06</b>	<b>8.405</b>	<b>1,9</b>

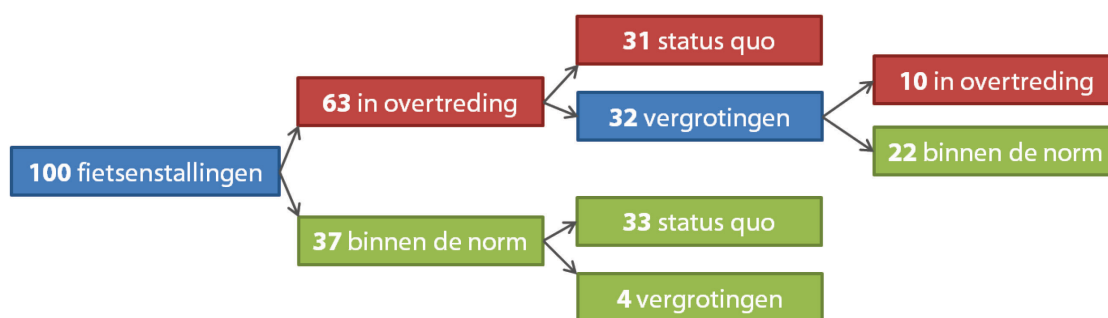
Zoals we eerder al aanhaalden, is de terbeschikkingstelling van een fietsparking een verplichte maatregel geworden. Bovendien dient een dergelijke parking absoluut te beantwoorden aan het strengste criterium van de volgende 2 criteria:

- minstens het aantal fietsers (werknemers en bezoekers) vermeerderd met 20 %;
- minstens 1/5 van het aantal parkeerplaatsen voor auto's (gehuurd of in eigen bezit van de onderneming).

Als het bedrijf van mening is dat het minimumaantal plaatsen niet aangepast is aan haar situatie, dan kan het een verzoek tot afwijking op het minimumaantal indienen bij het Gewest. Dit verzoek wordt dan behandeld tijdens een audit van het BVP door Leefmilieu Brussel.

In **Tabel 29** zien we dat 25 % van de ondernemingen 'in overtreding' is ten overstaan van de norm die op het aantal fietsers gebaseerd is. Het betreft hier een ratio die niet veel verandert al naargelang de locatie.

Figuur 17. Situatie en antwoord van de bedrijven met betrekking tot de normen van het BVP-besluit



De gemiddelde verhouding tussen het aantal fietsplaatsen en het aantal plaatsen voor auto's situeert zich dichtbij de norm (1 op 5 ofwel 0,2) in de centraal gelegen wijken en neemt tot ver onder de norm af in de zones die goed en matig toegankelijk zijn met het openbaar vervoer (aangezien er daar meer parkeerplaatsen voor wagens zijn). In totaal is meer dan de helft van de bedrijven (54 %) in overtreding ten aanzien van de norm van '1/5'.

Tabel 29. Naleving van het minimaal aantal de fietsparkeerplaatsen volgens het BVP-besluit

Toegang OV	Overtreiding norm # fietsers	Pfiets/Pwagen	Overtreiding norm "1/5"
Uitstekend	27%	0,19	47%
Zeer goed	20%	0,21	51%
Goed	24%	0,15	46%
Matig	27%	0,11	64%
BHG	25%	0,16	54%

Zoals we kunnen zien op **Figuur 17**, schendt 63 % van de sites minstens één van de regels. Van deze sites in overtreding heeft ongeveer de helft beslist om de eigen fietsparings niet te vergroten (status quo). En bij wie dat wel gedaan heeft, zijn er sommige die ervoor geopteerd hebben om zich desondanks niet naar de norm te richten en dus in overtreding te blijven. Uiteindelijk blijft zo, zelfs na de geplande uitbreidingen, toch nog 41 % van de fietsparings in overtreding. Al deze sites hebben dus een verzoek tot afwijking ingediend.

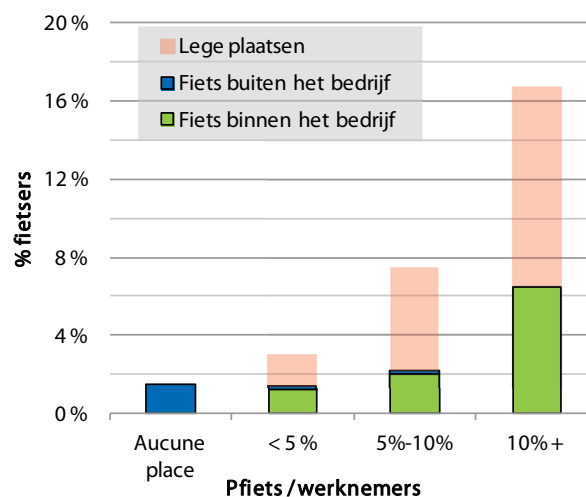
Net zoals voor de wagen kunnen we ervan uitgaan dat de terbeschikkingstelling van fietsplaatsen het gebruik ervan bevordert.

In de **Figuur 18** zien we inderdaad dat het aandeel fietsers toeneemt, wanneer het aanbod meer dan 5 plaatsen per 100 werknemers bedraagt. Het aandeel van de fiets blijkt evenwel niet verder af te nemen onder een bepaalde drempel, aangezien er zelfs in de bedrijven die geen enkele plaats aanbieden, toch nog 1,5 % van de werknemers met de fiets komt. Dat is evenveel als in de ondernemingen met weinig fietsparking (minder dan 5 plaatsen per 100 werknemers).

In tegenstelling tot de auto is het stallen op de openbare weg quasi onbestaande, behalve in ondernemingen die absoluut geen plaats hebben om fietsen te parkeren.

Het **aantal** ongebruikte plaatsen neemt daarnaast evenredig toe met de overvloed van het aanbod<sup>17</sup>. Niettemin stellen we vast dat het aandeel ongebruikte plaatsen min of meer constant blijft: het bedraagt 57 % in de categorie < 5 %  $P_{fiets}/WN$ , en 61 % in de categorie 10 %+  $P_{fiets}/WN$ . Dat is een verschil met de situatie voor de wagen, waar de toename van het aanbod deze ratio op een meer uitgesproken manier doet stijgen (17 % bij een geringe overvloed, 31 % bij een sterke overvloed).

Figuur 18. Aandeel fietsende werknemers in functie van het aanbod



<sup>17</sup> We hebben hier rekening gehouden met de plaatsen die gebruikt worden door bezoekers die met de fiets komen, wanneer hen toegang geboden wordt tot de fietsparking.



Dit bevestigt het feit dat de fietsparking nood heeft aan een bijkomende capaciteit die als buffer dient, zoals overigens ook voorzien is in het BVP-besluit, waarin deze buffer op 20 % bepaald wordt. Deze buffer is des te belangrijker omwille van de volgende redenen:

- Bij de van de bedrijfsvervoerplannen afkomstige cijfers over het aantal fietsers is er wellicht sprake van een kleine onderschatting, omdat de occasionele fietsers hier niet in meegerekend zijn, aangezien zij er meer belang bij hebben om een ander vervoersmiddel op te geven als belangrijkste modus (terugbetaling OV-abonnement). Bovendien weten we dat er meer mensen met de fiets naar het werk komen bij mooi weer. Zo tonen de tellingen die in 2012 door Pro Velo werden verricht, aan dat onze straten in september tot 60 % meer fietsers tellen dan in januari.
- Alleen de fietsers die hun hele traject met de fiets afleggen, worden hier in aanmerking genomen (be-

langrijkste modus). Een deel van de pendelaars maakt echter van de fiets gebruik als **eindmodus**, vooral dan bij wijze van aanvulling op de trein. Hoewel we er in dit rapport voor geopteerd hebben om de cijfers over het voor- en natransport niet in detail voor te stellen (wegens te onvolledig), blijkt uit deze laatste wel dat ongeveer 1 % van alle werknemers de fiets gebruikt als natransportmodus. Dat is een verre van te verwaarlozen gegeven, aangezien dat het globale aandeel fietsers van 2,5 op 3,5 % brengt, goed voor een stijging met 40 %.

- Het aantal aangegeven fietsverplaatsingen weerspiegelt vaak ook een minder voor de hand liggende situatie. Zo zal een fietsenrek voor 5 fietsen dikwijls maar comfortabel plaats bieden aan 3 fietsen. De fietser zal de parking hierdoor al als verzadigd beschouwen, nog voordat het theoretische aantal fietsen bereikt is, dat er gestald kan worden.

## 4.2 Voertuigenparken

De ondernemingen moeten informatie verstrekken over het aantal dienst- (met inbegrip van de fiets) en bedrijfsvoertuigen waarover zij beschikken. Verder werd ook gevraagd naar een raming van het aantal kilometer dat er met de gemotoriseerde voertuigen (dus niet met de fietsen) wordt afgelegd. Dit laatste gegeven werd door de bedrijven echter te onvolledig bezorgd om er overtuigende conclusies uit te kunnen afleiden. Bij de gegevensverzameling van 2014 zal er daarom meer aandacht aan besteed worden.

**Tabel 30** toont ons deze informatie uitgesplitst per activiteitssector. Wat de dienstvoertuigen betreft, stellen we eerst en vooral vast dat het aantal voertuigen zes keer groter is dan het aantal fietsen. Van fietsen wordt er dan ook nog altijd relatief weinig gebruikgemaakt in deze context (gemiddelde van 1 dienstfiets per 320 werknemers). Sommige

sectoren bieden hun werknemers echter wel meer fietsen aan. Zo bedraagt de verhouding bij de politie 1 fiets per 50 werknemers.

Verder is het ook interessant om het aantal dienstvoertuigen te vergelijken met het aantal dienstverplaatsingen dat ermee verricht wordt (een gegeven dat we kennen dankzij de cijfers aangereikt bij **punt 3.2**). In **Tabel 32** stellen we vast dat er met de 5.096 ter beschikking gestelde dienstvoertuigen in totaal 7.200 verplaatsingen per dag worden verricht, goed voor een verhouding van 1,41 verplaatsingen per voertuig. Deze verhouding blijkt 1,72 voor de dienstfietsen te bedragen, maar dat is meer een weinig betrouwbaar cijfer, omdat het ook de dienstverplaatsingen omvat die met de eigen fiets worden verricht.

Tabel 30. Aantal voertuigen en percentage van het aantal werknemers, in functie van de activiteitssector

Sector	Bedrijfswagen		Dienstwagen		Dienstfiets	
Instanties Franse gemeenschap	18	0,6 %	82	2,8 %	4	0,1 %
Gemeentelijke admin. / OCMW	0	0,0 %	248	2,8 %	147	<b>1,7 %</b>
Europese instellingen	0	0,0 %	195	0,5 %	275	<b>0,8 %</b>
Federale instanties	142	0,3 %	909	1,9 %	87	0,2 %
Vlaamse instanties	57	1,7 %	72	2,2 %	27	<b>0,8 %</b>
Instanties BHG	28	0,6 %	240	<b>5,1 %</b>	15	0,3 %
Dienstenbedrijven	14.383	<b>43,1 %</b>	656	2,0 %	51	0,2 %
Banken en verzekeringen	8.446	<b>19,9 %</b>	122	0,3 %	6	0,0 %
Grootwarenhuizen	48	1,6 %	0	0,0 %	0	0,0 %
HoReCa	118	2,6 %	9	0,2 %	0	0,0 %
Water en energie	3.280	<b>41,6 %</b>	223	2,8 %	16	0,2 %
Lager & secundair onderwijs	22	0,4 %	28	0,6 %	2	0,0 %
Hoger onderwijs	18	0,2 %	19	0,2 %	0	0,0 %
Gezondheid	731	2,5 %	55	0,2 %	3	0,0 %
Media	490	<b>9,3 %</b>	258	<b>4,9 %</b>	0	0,0 %
Sociale economie	277	5,7 %	146	<b>3,0 %</b>	35	0,7 %
Politie	3	0,0 %	1.378	<b>13,8 %</b>	191	<b>1,9 %</b>
Transport & Logistiek	11	0,1 %	336	2,8 %	6	0,0 %
<b>Totaal</b>	<b>29.016</b>	<b>10,3 %</b>	<b>5.096</b>	<b>1,8 %</b>	<b>877</b>	<b>0,3 %</b>

Tabel 32. Gebruik van de dienstvoertuigen

Sector	# Dienstwagen		# dienstvervoer		Dienstwagen	Dienstfiets
	(1) Auto	(2) Fiets	(3) Auto	(4) Fiets	(3)/(1)	(4)/(2)
Instanties Franse gemeenschap	82	4	12	2	0,15	0,55
Gemeentelijke admin. / OCMW	248	147	852	114	3,43	0,77
Europese instellingen	195	275	66	681	0,34	2,47
Federale instanties	909	87	504	48	0,55	0,55
Vlaamse instanties	72	27	99	14	1,38	0,51
Instanties BHG	240	15	241	42	1,00	2,77
Dienstenbedrijven	656	51	437	28	0,67	0,56
Banken en verzekeringen	122	6	75	175	0,62	29,10
Grootwarenhuizen	0	0	4	0	-	-
HoReCa	9	0	17	4	1,85	-
Water en energie	223	16	555	8	2,49	0,47
Lager & secundair onderwijs	28	2	58	19	2,07	9,56
Hoger onderwijs	19	0	69	244	3,62	-
Gezondheid	55	3	158	38	2,87	12,55
Media	258	0	322	18	1,25	-
Sociale economie	146	35	41	5	0,28	0,16
Politie	1.378	191	1.591	70	1,15	0,37
Transport & Logistiek	336	6	2.051	1	6,11	0,11
<b>Totaal</b>	<b>5.096</b>	<b>877</b>	<b>7.200</b>	<b>1.511</b>	<b>1,41</b>	<b>1,72</b>

Alle ratio's kleiner dan 1 betekenen dat de voertuigen minder dan één keer per dag gebruikt worden. We kunnen dus vaststellen dat het gebruik van deze voertuigen niet altijd bijzonder rationeel is.

In totaal beschikt 10 % van de werknemers over een bedrijfswagen, een aandeel dat sinds 2006 constant is gebleven. In realiteit beperkt dit systeem zich echter tot enkele activiteitssectoren en in sommige daarvan is het aandeel personen dat een bedrijfswagen toegewezen kreeg, erg hoog: privékantoren (43 %), water en energie (42 %), bankverzekeraarssector (20 %). In de openbare sector is er quasi geen enkele bedrijfswagen.

Binnen de grote bedrijven geldt de bedrijfswagen - meestal - niet als werkhulpmiddel, in die zin dat de wagen niet tegemoetkomt aan specifieke behoeften op het vlak van mobiliteit. We zien trouwens in **Tabel 31** dat er meer bedrijfswagens worden aangeboden in de meest centraal gelegen wijken in vergelijking met de zones met een goede en zeer goede toegankelijkheid, terwijl de OV-alternatieven er beter zijn. De hierboven vermelde sectoren kennen evenmin een grotere professionele mobiliteit dan het gemiddelde (**Tabel 20**), hoewel ze zich wel meer naar locaties buiten het BHG verplaatsen (met uitzondering van de bank-verzekeraars). De bedrijfswagen maakt hier sim-

pelweg deel uit van een loonvoordeel.

En net zoals bij een parkeerplaats het geval is, geldt ook voor de terbeschikkingstelling van een bedrijfswagen dat dit de vervoerskeuze van de werknemer sterk beïnvloedt<sup>18</sup>. Hieronder zien we dat dit nog meer geldt voor de centraal gelegen wijken, aangezien 43 % van de automobilisten die zich naar de zone met uitstekende toegankelijkheid met het OV begeven, dat met een bedrijfswagen doet.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat de sectoren die een groot aantal bedrijfswagens aanbieden, eveneens overgebruikers van de wagen zijn (**Tabel 18**), des te meer aangezien het, afgezien van de Europese instellingen en het hoger onderwijs, om dezelfde sectoren gaat als die welke veel parkeerplaatsen aanbieden. Het is dus veel meer de combinatie van parkeerplaats en bedrijfswagen dan de parkeerplaats alleen, die de voornaamste factor blijkt om het sterke overgebruik van de auto te verklaren.

Tabel 31. Aandeel bedrijfswagens en automobilisten volgens de toegankelijkheidszone

Toegang OV	% Bedrijfswagen	% automob. wv :	met bw / zonder bw
<b>Uitstekend</b>	10,5%	21,9%	43 % / 57%
<b>Zeer goed</b>	8,1%	27,6%	25 % / 75%
<b>Goed</b>	6,4%	46,3%	14 % / 86%
<b>Matig</b>	15,2%	58,9%	25 % / 75%
<b>Totaal</b>	<b>10,3%</b>	<b>36,7%</b>	<b>26 % / 74%</b>

<sup>18</sup> [De verplaatsingsgewoonten in Brussel](#), Tweede katern van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het BHG, pagina 57.

## 4.3 Werkuren

De werkuren hangen sterk af van de activiteitssector. Op basis van de gegevens afkomstig van het BVP-formulier kunnen we een onderscheid maken tussen 4 types:

- **Vaste werkuren:** het tijdstip van aankomst en het tijdstip van vertrek liggen vast. De meest courante vaste werkuren gaan van 8u00 ⇒ 17u00. 86 % van de werknemers met deze werkuurregeling geniet van een vertrek en aankomst tijdens de spitsuren. Hierbij dient opgemerkt dat een deel van de scholen het onderwijzend personeel in deze categorie heeft gerangschikt, met een begintijdstip en een eindtijdstip die samenvallen met de lessen.
- **Glijdende werkuren:** het tijdstip van aankomst en het tijdstip van vertrek kunnen vrij gekozen worden binnen een bepaald tijdsblok. De meest courante glijdende werkuren situeren zich in de tijdsblokken 7u00-10u00 ⇒ 16u00-20u00 en 7u30-9u00 ⇒ 16u00-18u00. 88 % van de werknemers met deze werkuren geniet van een tijdsblok voor vertrek en aankomst tijdens de spitsuren<sup>19</sup>.
- **In shiften:** dit is het systeem van het werken in ploegen, waarbij 2 of 3 vaste tijdsblokken van kracht zijn. De meest courante tijdsblokken zijn 6u00 ⇒ 14u00, 14u00 ⇒ 22u00 en 22u00 ⇒ 6u00.
- **Onregelmatige werkuren:** in deze categorie zijn alle werknemers opgenomen, die de bedrijven niet in één van de 3 categorieën hierboven kunnen indelen.

Het systeem van de glijdende werkuren blijkt het meest courante te zijn. Het betreft hier een uurregeling die a priori als bevorderlijk voor alle verplaatsingsmodi geldt, aangezien het de regeling is die de meeste flexibiliteit biedt. Het systeem van de glijdende werkuren is quasi algemeen verspreid bij de overheidsinstellingen en wordt daarnaast ook veelvuldig toegepast in de rest van de tertiaire sector.

Voor 1 werknemer op 5 gelden dan weer vaste werkuren. Dit systeem zou in theorie het carpoolen in de hand moeten werken, aangezien de werknemers op hetzelfde tijdstip dienen te arriveren. Hoewel het aandeel carpoolers gemiddeld groter is in de bedrijven die met vaste werkuren werken, is de nodige voorzichtigheid hier toch geboden, alvorens hier conclusies uit te trekken. We beschikken ter zake immers enkel maar over informatie op bedrijfsniveau<sup>20</sup>, terwijl we in feite de uurregeling en de modale keuze op het niveau van elke werknemer zouden moeten kennen om van een betrouwbaar causaal verband te kunnen spreken.

De onregelmatige werkuren vormen dan weer een realiteit voor 60 % van de werknemers van de gezondheidssector, de media en de grootwarenhuizen. De onregelmatige werkuren kunnen het modale gedrag wijzigen, omdat ze soms tot buiten de spitsuren overlopen, wat het gebruik van het openbaar vervoer minder aantrekkelijk tot zelfs onmogelijk maakt. We kunnen dan ook terecht stellen dat deze werkuren, hoewel inherent aan voormelde 3 sectoren, deels verantwoordelijk zijn voor het overgebruik van de wagen waarvan sprake bij punt 3.1.4.

Tabel 33. Verdeling van de werknemers per type van uurrooster volgens activiteitssector

Sector	Vast	Glijdend	Shiften	Onregelm.
Instanties Franse gemeenschap	5%	95%	0%	0%
Instanties BHG	14%	85%	0%	1%
Sociale economie	13%	83%	2%	3%
Europese instellingen	13%	82%	0%	5%
Water en energie	13%	81%	2%	4%
Hoger onderwijs	31%	61%	0%	9%
Federale instanties	8%	83%	3%	6%
Dienstenbedrijven	38%	52%	3%	7%
Vlaamse instanties	3%	86%	2%	10%
Lager & secundair onderwijs	48%	33%	1%	18%
Banken en verzekeringen	18%	63%	1%	19%
HoReCa	22%	56%	10%	12%
Gemeentelijke admin. / OCMW	31%	43%	8%	19%
Politie	8%	46%	10%	36%
Transport & Logistiek	34%	19%	19%	28%
Gezondheid	17%	16%	6%	61%
Media	13%	18%	3%	66%
Grootwarenhuizen	11%	8%	0%	82%
<b>Algemeen totaal</b>	<b>20%</b>	<b>58%</b>	<b>4%</b>	<b>19%</b>

<sup>19</sup> We hebben de tijdsblokken die de spitsuren overschrijden, maar zich wel grotendeels tijdens deze spitsuren situeren, eveneens bij de spitsuren opgenomen. Zo zal een tijdsblok voor vertrek van 16u00 tot 20u00 bij de spitsuren gerekend worden.

<sup>20</sup> Als een onderneming enerzijds over een aanzienlijk aandeel carpoolers beschikt en anderzijds vaste werkuren kent, is er niets wat ons garandeert dat beide fenomenen met elkaar verbonden zijn, aangezien het om verschillende werknemers kan gaan.

## 4.4 Actieplan

De actieplannen hernemen alle bestaande of door de bedrijven geplande maatregelen op het vlak van mobiliteit.

We zullen ons in dit deel echter voornamelijk concentreren op de bestaande maatregelen. Eerst en vooral omdat het deze maatregelen zijn, die ons zullen toelaten om bepaalde gedragingen te begrijpen, die in de voorgaande hoofdstukken waargenomen werden. En omdat een geplande situatie nog gewijzigd kan worden en dus onzeker is, zoals we ook hebben vastgesteld bij de audits die in de bedrijven werden verricht na de indiening van hun BVP.

Van 525 van de 532 ondernemingen die in dit rapport weerhouden werden, zullen we de actieplannen analyseren. Samen vertegenwoordigen deze bedrijven een personeelsbestand van 279.980 werknemers. De niet-besproken actieplannen van de overige geselecteerde bedrijven bleken namelijk te twijfelachtig om er rekening mee te houden.

Tot slot dient nog opgemerkt dat we een aantal maatregelen van de analyse hebben uitgesloten of samengevoegd. Ten eerste omdat er, gelet op hun aantal (een zeventigtal), een selectie moest worden gemaakt om de leesbaarheid van dit rapport te verzekeren. En ten tweede omdat bepaalde maatregelen te vaag bleken geformuleerd om de antwoorden op een betrouwbare manier te kunnen interpreteren. Uiteindelijk zullen we hierdoor alleen de 48 maatregelen analyseren, die hernomen zijn in **Figuur 19**. We stellen vast dat de maatregelen van het actieplan in de eerste plaats stimulerend bedoeld zijn ('wortel'-maatregelen), met name door gebruik te maken van terugbetalingen, informa-

tieverstreking of sensibilisering, de terbeschikkingstelling van infrastructures, materiaal of voertuigen, en tot slot de interne organisatie of de terbeschikkingstelling van hulpmiddelen.

De meeste maatregelen zijn ook algemeen van aard en beogen geen modus in het bijzonder. We zien verder dat de steunmogelijkheden voor bepaalde modi geïntensifieerder zijn dan voor andere. Dat is met name het geval voor de fiets. Hierbij dient overigens opgemerkt dat, in overeenstemming met de doelstelling van het BVP, de maatregelen die betrekking hebben op de wagen, veeleer een vermindering nastreven van het gebruik ervan alsook van de vormen van hinder die het gebruik van deze modus met zich meebrengt.

**Tabel 34** schetst een beeld van de 'populariteit' van de maatregelen van het actieplan. De tabel toont ons het aandeel van de sites dat de maatregel in kwestie geïmplementeerd heeft, alsook het aandeel werknemers dat door de respectieve maatregel getroffen is. Zo beschikken 425 van de 525 sites over een fietsparking (86 %); deze 452 sites stellen 266.150 werknemers te werk, goed voor 95 % van de 279.890 werknemers van het in aanmerking genomen staal. Dat deze twee percentages van elkaar verschillen, komt omdat de bedrijven die de maatregel getroffen hebben, een aantal werknemers in dienst hebben dat hoger is dan het gemiddelde.

De tabel vergelijkt verder ook de situatie van 2011 met die van de 'fasen 2' van de bedrijfsvervoerplannen onder de

**Figuur 19. Maatregelen van het actieplan, geklassificeerd per type en per verplaatsingsmodus**

	Generaal (14)	OV (10)	Fiets (10)	Carpooling (5)	Te voet/PBM (4)	Wagen
<b>Financiële incentive</b> (14)	Verhuisvergoeding	100% NMBS Derde betaler NMBS 100% MIVB Derde betaler MIVB 100% TEC 100% De Lijn Prof. verpl.: niet-nomin. tickets OV Terugbetaling parking aan station	Fietsvergoeding Villo	Carpoolvergoeding	Stapvergoeding	Combinatie bedrijfswagen + terugbetaling
<b>Informatie Sensibilisering</b> (14)	Sensibiliseringsactie Rubriek mobiliteit op intranet Multimodaal toegangsplan Informatie BVP Valvas mobiliteit Verkeersveiligheid	Prof. verpl.: aanmoedigen OV Informatie OV	Informatie fiets Fietsevenement Fietsvorming	Carpoolvergoeding	Informatie te voet	Eco-driving
<b>Infrastructuur Materiaal</b> (11)	Shuttle		Fietsenstalling Vestiaires of douches Fietskledij Dienstfietsen Materiaal/onderhoud fiets	Parkeerplaats carpooling	Parkeerplaats PBM Toegankelijkheid PBM	Minder vervuilende wagens Cambio
<b>Beheer Organisatie Tools</b> (8)	Mobiliteitscoördinator Telewerken Pollutiepiek Regelmatige actualisatie BVP Samenwerk. andere bedrijven Specifieke actie leveringen			Carpooldatabank Gegarandeerde terugrit carpool		
<b>Ontmoedigende maatregel</b> (1)						Betalend parkeren



vorige verplichting (zie de [balans van de fasen 2](#)), waarvan het merendeel tussen 2005 en 2009 (gemiddeld 2007) werd ingediend. We kunnen ons bijgevolg een beeld vormen van de ontwikkelingen die zich sindsdien hebben voorgedaan, op voorwaarde dat de desbetreffende maatregel ook al opgenomen was in het formulier dat onder de vorige verplichting gebruikt werd. Hierbij dient er wel opnieuw op gewezen dat het toepassingsgebied van de bedrijfsvervoerplannen sinds 2007 is uitgebreid, aangezien de sites met 100 à 200 werknemers werden toegevoegd. Dit is dan ook iets waar rekening mee gehouden dient te worden bij de analyse van voormelde ontwikkelingen.

We stellen vast dat sommige maatregelen quasi alle werknemers betreffen (dekkingsgraad van bijna 100 %), terwijl andere dan weer betrekking hebben op een erg klein aantal werknemers. Daarnaast zien we ook dat globaal genomen de implementatie van maatregelen in het kader van het BVP tussen 2007 en 2011 is toegenomen: het gemiddelde percentage werknemers dat door een maatregel getroffen wordt, is immers met 6 punten gestegen.

Zo hebben de [algemene maatregelen](#) gemiddeld betrekking op 41 % van de werknemers. De (sinds 2007 stabiel gebleven) sensibiliseringsacties alsook de rubriek mobiliteit op het intranet (waarvoor er sprake is van een lichte toename sinds 2007) zijn de 2 meest courante maatregelen van deze categorie.

De gegevens tonen dat het multimodale toegangsplan vaker aanwezig was in 2007. We hebben hier echter te maken met een vertekend beeld, aangezien de definitie van het plan sindsdien nader gepreciseerd werd, waardoor de toegangsplannen van 2011 niet zo snel het label 'multimodaal' opgekleefd kunnen krijgen als in 2007. Voorts zien we dat het aandeel werknemers dat aan de slag is op een site die over een toegangsplan beschikt, beduidend groter is dan het aantal sites dat van een toegangsplan voorzien is. Dat betekent dat deze sites gemiddeld groter zijn. Vandaar dat de waargenomen negatieve evolutie ook het gevolg is van de toevoeging van de sites met minder dan 200 werknemers, waarvan er erg weinig over een toegangsplan beschikken. Tot slot blijkt de aanwezigheid van een mobiliteitscoördinator sinds de vorige verplichting niet toegenomen, waardoor het aandeel voor deze maatregel gehandhaafd blijft op 60 %.

Voor het telewerk werd er dan weer een aanzienlijke toename opgemeten, waarop we later nog zullen terugkomen. De overige algemene maatregelen zijn stabiel of vertonen

een lichte daling (pendelbus), waardoor ze uiteindelijk alles bij elkaar genomen niet zijn gestegen sinds 2007.

De maatregelen die verband houden met het [openbaar vervoer](#) zijn sterk ontwikkeld en hebben betrekking op meer dan 50 % werknemers, met uitzondering van de tussenkomst in de parkingkosten in het station van vertrek. Het dekkingspercentage van alle OV-maatregelen die verband houden met de terugbetalingen, is sinds 2007 gestegen. Dat geldt in het bijzonder voor de derdebetalersovereenkomsten en de volledige terugbetaling van de NMBS-kosten. De verspreiding van informatie, wat de meest verbreide maatregel blijft, is verminderd, hoewel dit ook het resultaat kan zijn van een verschillende interpretatie van de kwestie door de bedrijven en de toevoeging van de sites met minder dan 200 werknemers.

De maatregelen die verband houden met de [fiets](#) zijn goed vertegenwoordigd, omdat 3 van de 4 maatregelen die de werknemers het meeste treffen, betrekking hebben op deze verplaatsingsmodus (hoewel de douches en kleedkamers ook gebruikt zouden kunnen worden door wie met de motor naar het werk rijdt en door eventuele joggers, en vaak geïnstalleerd worden om tegemoet te komen aan de behoeften van werknemers die fysieke arbeid verrichten). Deze maatregelen kenden in 2007 al een sterke ontwikkeling en zijn dus sindsdien maar matig toegenomen. Afgezien van de informatieverspreiding en de dienstfietsen kon er voor alle overige fietsmaatregelen echter wel een stijging worden opgetekend sinds 2007.

De maatregelen die verband houden met [carpooling](#), zijn relatief weinig verspreid en sinds 2007 gemiddeld niet toegenomen. De bedrijven hebben ervoor geopteerd om hun inspanningen niet te investeren in deze verplaatsingsmodus waarvan, zoals gezegd, het modale aandeel is verminderd.

De maatregelen voor [PBM](#) zijn sterk ontwikkeld, hoewel we het feit dat ongeveer een derde van de ondernemingen geen aan deze personen aangepaste infrastructuur aanbiedt, als zorgwekkend kunnen bestempelen. De maatregelen die aanzetten tot het te voet gaan, zijn daarentegen erg weinig ontwikkeld, maar in vergelijking met 2007 kunnen we wel spreken van een toename.

Ten slotte zien we dat de maatregelen die een beperking van de impact van de [wagen](#) beogen zeer sterk gestegen zijn, behalve de enige maatregel van het type 'stok', zijnde de werknemers voor hun parkeerplaats laten betalen.

Tabel 34. Dekkingsgraad van de maatregelen van het actieplan in aantal sites en aantal getroffen werknemers - evolutie sinds de oude verplichting (2007)

Maatregelen	2011				2007 % wknm	Evolutie % wknm	
	# sites	# wknm	% sites	% wknm		Punten	Percentage
Fietsenstalling	452	266.147	86 %	95 %	89 %	6 %	7 %
Vestiaires of douches	383	236.493	73 %	84 %	77 %	7 %	10 %
Minder vervuilende wagens	344	215.267	66 %	77 %	37 %	↑ 40 %	↑ 107 %
Fietsvergoeding	408	205.481	78 %	73 %	70 %	3 %	4 %
Informatie OV	289	200.093	55 %	71 %	84 %	↓ -12 %	-15 %
100% NMBS	377	198.106	72 %	71 %	59 %	↑ 12 %	20 %
Sensibiliseringsactie	292	186.549	56 %	67 %	64 %	2 %	3 %
Rubriek mobiliteit op intranet	196	184.767	37 %	66 %	60 %	6 %	10 %
Parkeerplaats PBM	241	182.522	46 %	65 %			
Toegankelijkheid PBM	252	178.300	48 %	64 %			
Multimodaal toegangsplan	238	178.020	45 %	64 %	79 %	↓ -16 %	-20 %
Derde betaler NMBS	322	176.654	61 %	63 %	43 %	↑ 20 %	↑ 47 %
100% MIVB	334	165.881	64 %	59 %	54 %	5 %	10 %
Mobiliteitscoördinator	263	161.535	50 %	58 %	57 %	1 %	2 %
Informatie fiets	201	159.761	38 %	57 %	66 %	↓ -9 %	-13 %
Informatie BVP	219	159.665	42 %	57 %	67 %	↓ -10 %	-14 %
100% De Lijn	311	158.714	59 %	57 %	50 %	7 %	14 %
100% TEC	303	156.631	58 %	56 %	50 %	6 %	13 %
Telewerken	209	148.157	40 %	53 %	36 %	↑ 17 %	↑ 47 %
Prof. verpl.: aanmoedigen OV	227	146.159	43 %	52 %		-	-
Prof. verpl.: niet-nominatieve tickets OV	245	145.507	47 %	52 %	46 %	6 %	13 %
Derde betaler MIVB	217	141.937	41 %	51 %	29 %	↑ 21 %	↑ 73 %
Informatie carpooling	150	141.048	29 %	50 %	52 %	-1 %	-3 %
Pollutiepiek	172	124.803	33 %	45 %			
Fietsevenement	152	123.252	29 %	44 %	32 %	↑ 12 %	↑ 36 %
Eco-driving	132	120.235	25 %	43 %	17 %	↑ 26 %	↑ 151 %
Regelmatige actualisatie BVP	153	105.338	29 %	38 %			
Fietskledij	95	101.270	18 %	36 %	9 %	↑ 27 %	↑ 318 %
Materiaal of onderhoud fiets	113	100.925	22 %	36 %	24 %	↑ 12 %	↑ 52 %
Carpooldatabank	110	99.440	21 %	36 %	30 %	5 %	18 %
Dienstfietsen	115	98.483	22 %	35 %	43 %	-8 %	-18 %
Valvas mobiliteit	123	90.883	23 %	32 %	36 %	-4 %	-11 %
Samenwerking andere bedrijven	61	85.677	12 %	31 %	30 %	0 %	1 %
Informatie te voet	88	72.888	17 %	26 %	17 %	↑ 9 %	↑ 54 %
Fietsvorming	62	60.873	12 %	22 %	5 %	↑ 16 %	↑ 311 %
Combinatie bedrijfswagen + terugbetaling	93	59.602	18 %	21 %	8 %	↑ 13 %	↑ 151 %
Shuttle	52	56.784	10 %	20 %	22 %	-2 %	-7 %
Carpoolvergoeding	67	50.919	13 %	18 %			
Specifieke actie leveringen	73	50.800	14 %	18 %	19 %	0 %	-2 %
Verkeersveiligheid	88	50.337	17 %	18 %			
Betalend parkeren werknemers	70	48.807	13 %	17 %	18 %	-1 %	-5 %
Parkeerplaats carpooling	64	41.882	12 %	15 %	18 %	-3 %	-18 %
Villo	54	40.503	10 %	14 %			
Cambio	54	39.859	10 %	14 %			
Terugbetaling parking aan station	43	37.734	8 %	13 %			
Verhuisvergoeding	33	32.777	6 %	12 %			
Stapvergoeding	48	24.699	9 %	9 %	7 %	2 %	↑ 33 %
Gegarandeerde teruggit carpool	28	15.437	5 %	6 %	8 %	-3 %	↓ -32 %
Algemene maatregelen			30 %	41 %		0 %	-1 %
Maatregelen OV			51 %	55 %		↑ 8 %	16 %
Maatregelen fiets			39 %	50 %		7 %	16 %
Maatregelen carpooling			16 %	25 %		0 %	-2 %
Maatregelen voetgangers/PBM			30 %	41 %		6 %	↑ 48 %
Maatregelen wagen			26 %	35 %		↑ 19 %	↑ 95 %
Financiële incentive			39 %	41 %		↑ 10 %	23 %
Informatie / Sensibilisering			33 %	48 %		2 %	3 %
Infrastructuur / Materiaal			37 %	49 %		↑ 10 %	25 %
Beheer / Organisatie / Tools			25 %	35 %		3 %	11 %
Verzameling maatregelen			34 %	43 %		6 %	14 %

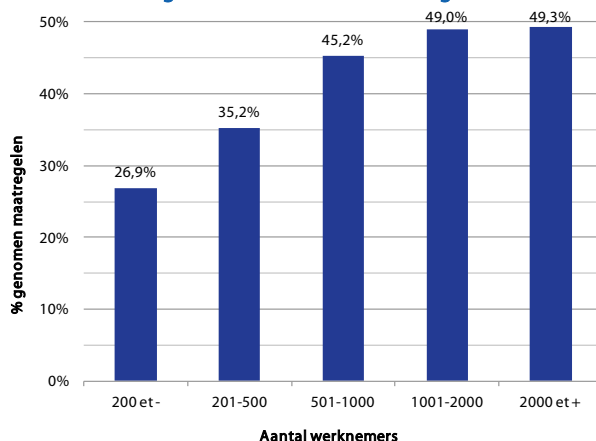
#### 4.4.1 Invloed van de grootte van de onderneming

Zoals eerder al vermeld, heeft elke maatregel gemiddeld betrekking op 34 % van de sites en 43 % van de werknemers. Dit verschil heeft te maken met het feit dat het aantal maatregelen dat in het kader van het BVP geïmplementeerd wordt, proportioneel toeneemt met de grootte van het bedrijf. Er zijn meerdere factoren die dit fenomeen verklaren:

- De grote ondernemingen kunnen meer middelen vrijmaken, zowel in tijd als in geld, om een daadkrachtig mobiliteitsbeleid te voeren. Een voltijdse betrekking binnen een structuur van 100 of van 1.000 personen vertegenwoordigt niet hetzelfde gewicht.
- Sommige maatregelen profiteren van een schaalvoordeel, waardoor ze doeltreffender worden (kosten-batenverhouding), naarmate het aantal werknemers toeneemt. Een sensibiliseringsactie of een intranetru-briek over mobiliteit uitwerken, zal quasi evenveel tijd in beslag nemen of er nu 100 of 1.000 werknemers door getroffen zijn, maar de opbrengst ervan zal in het tweede geval groter zijn.
- De bedrijven met minder dan 200 werknemers in dienst, vallen nog maar recent onder de verplichting en hebben dus een minder ontwikkelde BVP-cultuur.

In de **Figuur 21** kunnen we zien dat het aantal maatregelen inderdaad snel toeneemt met de grootte van het bedrijf. Er geldt echter wel een plafond voor dit aantal vanaf 1.000 werknemers per site. De ondernemingen van deze categorie implementeren niettemin bijna 2 keer meer maatregelen

Figuur 21. Gemiddeld aantal getroffen maatregelen volgens de grootte van de onderneming

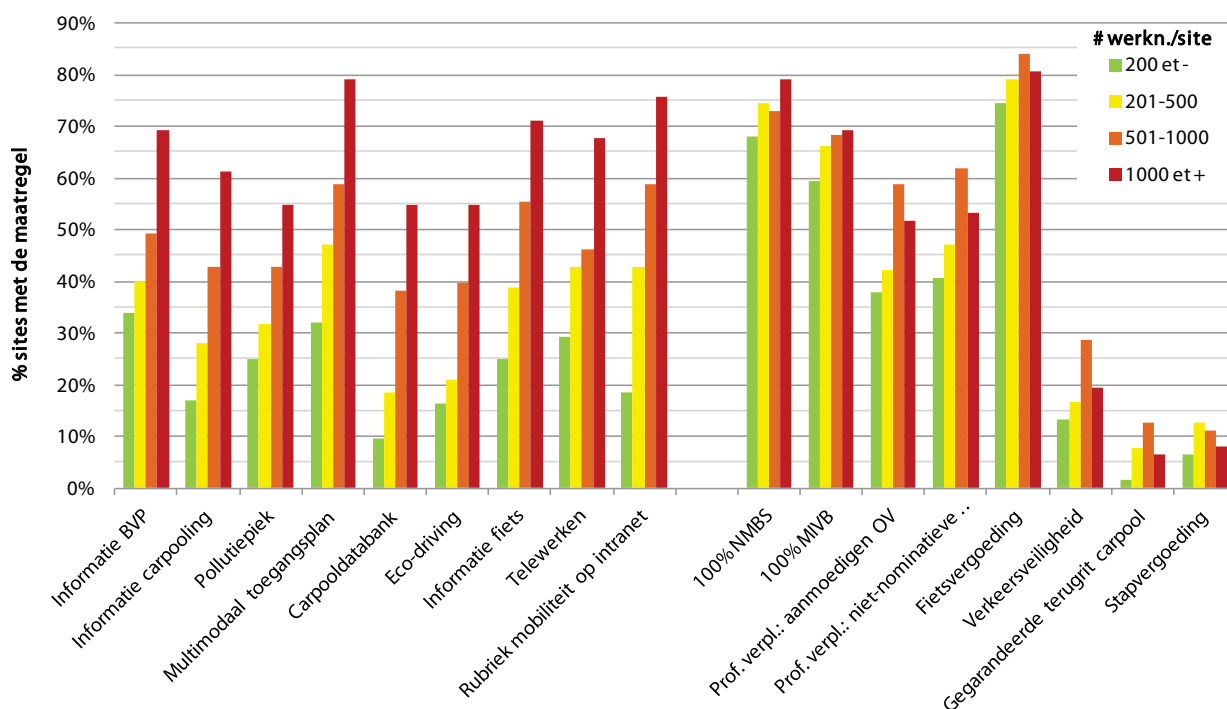


dan de kleinere bedrijven. De kaap van de 1.000 werknemers blijkt daarbij een belangrijke merkpaal te zijn voor het treffen van maatregelen.

Aangezien de twee laatste categorieën zich op hetzelfde niveau situeren, hebben we ze samengenomen bij **Figuur 20**, waarin de maatregelen worden getoond die het meeste en het minste beïnvloed worden door dit schaafeffect.

De maatregelen die zich op de linkerzijde van de grafiek situeren, zijn veelal sterker ontwikkeld in de grote bedrijven. Het gaat voornamelijk om maatregelen die verband houden met de informatieverstrekking aan en de sensibilisering van de werknemers (verspreiding, intranet, toegangsplan, ...) alsook de maatregelen die onder de noemer 'interne organisatie' ressorteren: pollutiepiek, carpooldatabank, telewerken. Deze maatregelen vereisen stuk voor stuk een min of

Figuur 20. Maatregelen die het meeste en het minste beïnvloed worden door het schaafeffect



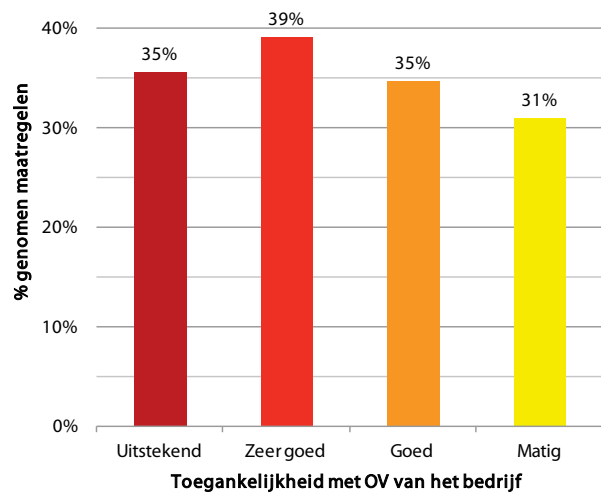
meer belangrijke investering vanwege de ondernemingen en/of de invoering van complexe werkorganisatieprocedures (telewerken, pollutiepiekplan). De kleinere bedrijven vonden het bijgevolg niet nodig om voldoende middelen vrij te maken voor de ontwikkeling van dit type van maatregelen - althans toch niet op een formele manier.

De maatregelen die zich aan de rechterkant van de grafiek situeren, worden weinig of niet beïnvloed door de grootte van het bedrijf. Voor het merendeel gaat het om maatregelen die verband houden met de terugbetaling van verplaatsingen. Over de maatregelen van het financiële type wordt namelijk vaak onderhandeld op sectoraal niveau (paritair comité in de privésector of overlegcomité in de openbare sector) in plaats van binnen de onderneming (bv. de 100 % terugbetaling van de OV-abonnementen voor elke functie bij de overheid op federaal niveau). Vandaar dat de ondernemingen erdoor getroffen worden, ongeacht hun grootte.

#### 4.4.2 Invloed van de locatie van de onderneming

Zoals **Figuur 23** ons toont, bestaat er geen manifest verband tussen de locatie van de onderneming en haar geneigdheid om bepaalde maatregelen uit te werken in het kader van het BVP. De percentages die in elke zone worden waargenomen, zijn veeleer het gevolg van het verband dat we hierboven hebben vastgesteld tussen de grootte van de onderneming en de implementatie van de maatregelen. Zoals we namelijk aan de hand van **Tabel 2** al duidelijk maakten, zijn de bedrijven in de zone van goede toegankelijkheid met het OV, gemiddeld het grootste en zijn de ondernemingen in de zone van matige toegankelijkheid met het OV, gemiddeld het kleinste.

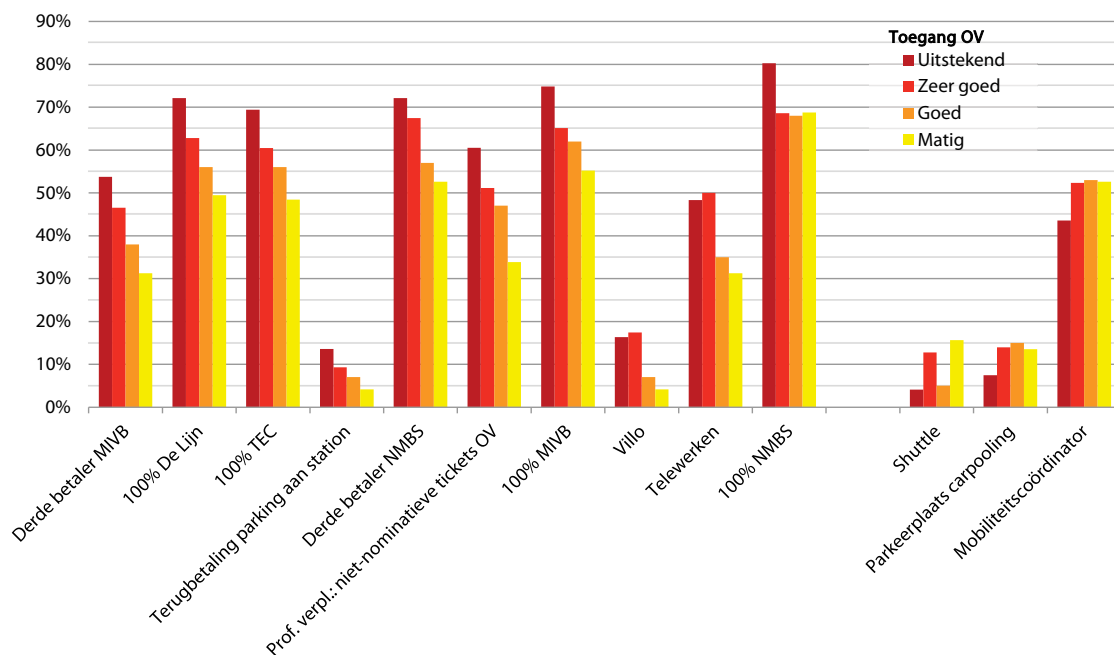
**Figuur 22. Gemiddeld aantal getroffen maatregelen volgens de toegankelijkheidszone met het OV van de onderneming**



Hoewel globaal gezien de locatie van een onderneming geen invloed heeft op de 'daadkrachtigheid' van het eigen mobiliteitsbeleid, zou het daarentegen wel logisch zijn dat diezelfde ligging wel een uitgesproken impact heeft op het nemen van bepaalde maatregelen in het bijzonder. Het ontwikkelings- en 'modal shift'-potentieel van de verschillende verplaatsingsmodi is immers niet hetzelfde in het stadscentrum en aan de rand van het Gewest. Het BVP heeft trouwens net tot doel om maatregelen te implementeren, die **aangepast** zijn aan het profiel en de ligging van het bedrijf.

**Figuur 24** toont ons de maatregelen waarvoor er een tastbaar verband bestaat met de locatie van de onderneming. Een centrale locatie, goed ontsloten door het OV, blijkt daarbij vooral bevorderlijk voor de maatregelen die een terugbetaling van de kosten van het OV-gebruik beo-

**Figuur 24. Maatregelen die beïnvloed worden door de locatie van de onderneming**



gen. We zouden kunnen denken dat deze situatie voortvloeit uit het feit dat deze terugbetalingsmaatregelen veralgemeend werden via sectorale akkoorden bij de federale en gewestelijke publieke sector (met uitzondering van het BHG) alsook in de bankensector en dat de organisaties van deze sectoren sterk geconcentreerd zijn in de centraal gelegen zone (Tabel 8). Niettemin laat de invloed die deze toegankelijkheid heeft op voormelde maatregelen, zich eveneens gevoelen binnen eenzelfde sector. Als we het voorbeeld nemen van de dienstverlenende bedrijven, die we als een representatieve sector kunnen beschouwen (89 sites), dan zien we dat het aandeel ondernemingen dat de kosten van het gebruik van de MIVB integraal terugbetaalt, 78 % bedraagt in de zone die uitstekend toegankelijk is met het OV, 67 % in de zone die zeer goed toegankelijk is met het OV en 58 % in de twee zones die het minst goed ontsloten zijn.

Het feit dat Villo meer gebruikt wordt in de twee best ontsloten zones, is logisch aangezien, in 2011, het fietsdeelnetswerk nog niet het hele Gewest bestreek en zich in de centraal gelegen zones concentreerde.

Het telewerken blijkt sterker ontwikkeld bij de bedrijven die zich in de centrale zone situeren. Vanuit mobiliteitsoogpunt lijkt dit niet echt logisch. Telewerken is echter een maatregel die sterk afhankelijk is van de activiteitssector, aangezien het iets is, waarvoor alleen tertiaire kantooractiviteiten in aanmerking komen. Hierdoor zijn bepaalde activiteitssectoren bijgevolg uitgesloten: secundaire sector, handel, onderwijs, gezondheid, enz.

Verder dient opgemerkt dat het beschikken over een minder gunstige toegankelijkheid met het OV dan in het stadscentrum, maar weinig bedrijven ertoe aanzet om specifieke maatregelen te treffen. De drie maatregelen die aan de

rechterzijde van de grafiek worden vermeld, zijn de enige die in deze richting gaan, wat niet wegneemt dat we hier te maken blijven hebben met een weinig significant verband.

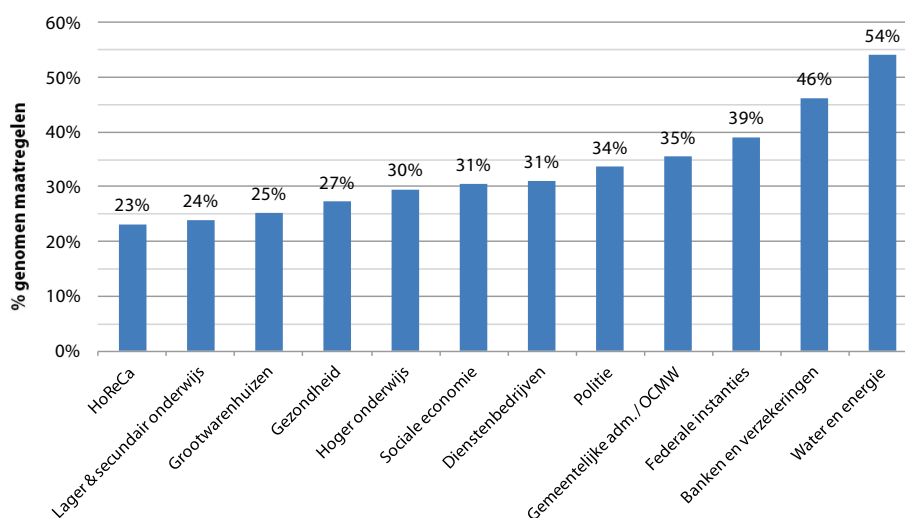
In theorie zouden bepaalde maatregelen sterker ontwikkeld moeten zijn in de zones die minder goed door het OV ontsloten zijn en waar het aandeel individuele wagengebruikers het grootste is: eco-driving omdat zijn impact er veel groter is; de carpooldatabank omdat de koppelmogelijkheden recht evenredig toenemen met het aantal automobilisten binnen de onderneming; of nog het pollutiemarkplan omdat het nuttiger is in een bedrijf dat op het gebruik van de wagen gericht is, ... In de praktijk blijkt dat evenwel niet zo te zijn. Bijgevolg kunnen we besluiten dat de ondernemingen hun mobiliteitsbeleid maar weinig aanpassen aan hun bereikbaarheidsprofiel.

#### 4.4.3 Invloed van de activiteitssector

Zoals reeds vermeld, oefent de activiteitssector een belangrijke invloed uit op de maatregelen van het BVP. Zo zijn met name de uitwisselingen van (goede) praktijken intenser tussen de ondernemingen van eenzelfde sector, hoewel dit voornamelijk te wijten is aan het feit dat bepaalde maatregelen op sectoraal niveau onderhandeld worden.

**Figuur 25** toont ons dat het gemiddelde aantal getroffen maatregelen meer dan van enkel naar dubbel varieert al naargelang de sector<sup>21</sup>. Zo treffen de kantooractiviteitssectoren globaal gezien meer maatregelen dan de overige sectoren (horeca, onderwijs, grootwarenhuizen, gezondheid). De eerste groep beschikt immers over een aanzienlijke administratieve structuur, waardoor er wellicht gemakkelijkere acties uitgewerkt kunnen worden.

**Figuur 25. Gemiddeld aantal maatregelen getroffen in het actieplan in functie van de sector**



<sup>21</sup> De sectoren met een te klein aantal sites hebben we niet in aanmerking genomen in deze analyse, omdat de resultaten niet significant zouden zijn geweest. Verder hebben we ook de logistieke en transportsector buiten beschouwing gelaten, omdat de MIVB een te groot deel van het totale aantal sites van de sector voor haar rekening neemt.



Verder wordt de informatieverbreiding vergemakkelijkt door het feit dat bijna alle werknemers zich achter een pc bevinden. En tot slot dient nog opgemerkt dat deze sectoren kunnen bogen op een grotere invloed op de verplaatsingen die ze genereren, aangezien de verhouding werknemers/bezoekers er hoog is, wat niet gezegd kan worden van de andere hierboven aangehaalde sectoren (zie **Tabel 22**).

Tabel 35 toont ons de affiniteiten die er bestaan tussen de maatregelen en de activiteitssectoren. Bovenaan de tabel treffen we de meest gedifferentieerde maatregelen al naargelang de sector aan. Hoe meer we zakken in de tabel, hoe kleiner het intersectorale verschil wordt.

Verder zien we ook duidelijk dat de financiële maatregelen sterk beïnvloed worden door de sector omwille van het feit dat ze meestal vastgelegd worden op het niveau van de sector zelf. Zo werd de volledige terugbetaling van de OV-kosten als maatregel veralgemeend voor de federale openbare sector, de politie, het basis- & secundair onderwijs en

erg wijdverbreid ingevoerd in de bank-verzekeraarssector. Hoewel we dit hier niet kunnen zien, betalen de instellingen van de Franse Gemeenschap en het Vlaams Gewest eveneens 100 % van de kosten voor het gebruik van de 4 openbare vervoersmaatschappijen terug. De instellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betalen alleen 100 % van de MIVB-kosten terug. De lokale structuren vergoeden ten slotte maar in erg weinig gevallen 100 % van de OV-abonnementen. Hierbij dient er echter op gewezen dat, in tegenstelling tot de andere administratieve entiteiten, de lokale structuren individueel de terugbetaling van hun werknemers bepalen.

De bank-verzekeraarsinstellingen onderscheiden zich overigens van de rest van de privésector met betrekking tot de terugbetalingen, met name van de water- & energiesector, die voorts bijzonder actief is met betrekking tot quasi alle andere maatregelen van het actieplan.

Tabel 35. De getroffen maatregelen per activiteitssector

T.o.v. het gemiddelde (Tabel 34)

- ↑ +20% en meer betroffen werknemers
- ▲ +10% tot 20% betroffen werknemers
- ▼ -10% tot -20% betroffen werknemers
- ↓ -20% en minder betroffen werknemers

Maatregelen	HoReCa	Lager & secundair onderw.	Grootwarenhuizen	Gezondheid	Hoger onderwijs	Sociale economie	Dienstenbedrijven	Politie	Gemeentelijke adm./OCMW	Federale instanties	Banken en verzekeringen	Water en energie
100% MIVB	↓	↑	↓	↓	↓	▼		↑	▼	↑	▲	▼
100% De Lijn	↓	↑	↓	↓	↓			↑	▼	↑	↑	▼
100% TEC	↓	↑	↓	↓	↓			↑	▼	↑	↑	▼
100% NMBS		▲		▼	▼			↑	↓	↑	▲	
Derde betaler NMBS		↓			↓	▲		↓	↓	↑	▲	↑
Prof. verpl.: niet-nominatieve tickets OV	↓	▼	↓	↓	▲			↑	▲	↑		↑
Fietsvergoeding	▲		▲		▲			▲	↑	▲		▲
Dienstfietsen	↓	▼	↓	▼	↓			↑	↑	▲	▼	▲
Rubriek mobiliteit op intranet	↓	↓	↓			▼		▼			▲	↑
Informatie carpooling	↓	↓	↓			▲					↑	↑
Telewerken	↓	↓		↓	↓		▲		↓	↑	↑	▲
Fietsevenement		▼		▼	▼		▼	▲	↑	↓	▲	↑
Informatie fiets	▼		↓			▼	▼	▼	▲	▲	▲	↑
Eco-driving	▼	↓		↓	▼	▼			▼		▲	↑
Parkeerplaats PBM	↓	↓		↑		↑		▼	↑	▲		
Vestiaires of douches	▲	↓	↓	▲	↓			↑			▲	↑
Fietskledij	↓	▼				▼		▲	▲			↑
Verkeersveiligheid	▼	▼	▼	▼	▼	▼		↑				↑
Minder vervuilende wagens	▼	↓	▲	↓	↓	▼	▲	▼			▲	↑
Informatie BVP								↓	▼		↑	↑
Derde betaler MIVB	▼	↓	▲	▼	↓	↓		▼		↑		
Informatie OV			↓	↑		▼	▼	↓	▼			↑
Informatie te voet	▼		▼	▼	▲		▼		▲			↑
Toegankelijkheid PBM		↓		▲	▼		▼	▼	↑	▲		▲
Sensibiliseringsactie						▼		↓	▲		▲	↑
Materiaal of onderhoud fiets	▼		▼			▼					▲	
Multimodaal toegangsplan			↓					↓	↓		▲	↑
Mobiliteitscoördinator	▼		▼				▼	▼			▲	↑
Combinatie bedrijfswagen + terugbetaling	▼	▼	▲		▼		▲		▼	▼	↑	↑
Carpooldatabank	▼	▼	↓		▲					▼	↑	↑

#### 4.4.4 Invloed van de maatregelen op de modale verdeling

We hebben zopas gezien dat de twee sectoren die het meeste maatregelen uitwerken, de water- & energiesector en de bank-verzekeraarssector zijn. Tegelijkertijd zijn deze twee sectoren duidelijk overgebruikers van de wagen (zie punt 3.1.4). Moeten we daaruit opmaken dat het actieplan geen invloed heeft op de mobiliteit van de werknemers en de modale keuzes die zij maken?

Dat stellen zou op zijn minst voorbarig zijn. Er zijn namelijk verschillende elementen die eerst in aanmerking genomen moeten worden:

- (1) We hebben het alleen gehad over maatregelaantallen, alsof elke maatregel gelijkwaardig zou zijn. Het aantal zegt echter niet alles. Zo spreekt het voor zich dat niet alle maatregelen dezelfde invloed uitoefenen op de mobiliteit van de werknemers.
- (2) Verder hebben we gezien dat het profiel van de onderneming (locatie, terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen en bedrijfswagens) een sterke impact heeft op de modale keuze. We dienen er hier dan ook op te wijzen dat beide voormelde sectoren tot de sectoren behoren met het grootste aantal bedrijfswagens en voorziene parkeerplaatsen.
- (3) De situatie zou er dus misschien nog slechter uitgezien hebben, als men de maatregelen van het actieplan niet geïmplementeerd zou hebben.
- (4) De hier geanalyseerde informatie is ook zwart / wit (een maatregel is wel of niet aanwezig). Het is echter overduidelijk dat achter deze informatie een veel complexere realiteit schuilgaat. Zo zal bv. een slecht onderhouden en niet zichtbare dienstfiets, waarvoor een complexe ontleningsprocedure gehanteerd wordt, logischerwijs niet dezelfde impact hebben als een dienstfiets die in perfecte staat verkeert en aan het onthaal van het bedrijf klaarstaat voor gebruik.

Teneinde het individuele effect van de maatregelen van het BVP op de woon-werkverplaatsingen te evalueren (1), zou het logisch zijn om voor elke maatregel de modale verdeling binnen de ondernemingen te berekenen, die de maatregel in kwestie ingevoerd hebben.

Zo zouden we bv. kunnen verwachten dat de bedrijven die de fietsvergoeding aan hun werknemers aanbieden, meer fietsers dan gemiddeld tellen; of dat de werknemers van de ondernemingen die over een mobiliteitscoördinator beschikken, minder gebruikmaken van de wagen. De werkelijkheid is echter anders: het aandeel fietsers bedraagt 1,8 % bij de eerste (tegenover een gemiddelde van 2,5 %) en het aandeel automobilisten bedraagt 39,9 % bij de tweede (tegenover een gemiddelde van 37,6 %). Dat betekent evenwel niet dat deze maatregelen contraproductief zijn. De fietsvergoeding wordt simpelweg niet aangeboden aan de

werknemers van de Europese instellingen, waarvan - zoals we zagen - toch een derde de fiets naar het werk neemt. Zoals vermeld, zijn de mobiliteitscoördinatoren van hun kant het meest aanwezig in de zones die minder toegankelijk zijn met het OV, waar het aandeel automobilisten het grootste is.

Bij de bedrijven die de MIVB-kosten van hun werknemers volledig terugbetalen, bedraagt het aandeel MIVB-gebruikers maar 13,7 %. Dat is te wijten aan het feit dat de getroffen sectoren maar weinig gebruikmaken van de MIVB, omdat hun werknemers zo ver wonen: federale en gewestelijke instellingen, bank-verzekeraarssector.

Deze enkele voorbeelden en de vele andere die we hier nog zouden kunnen geven, illustreren simpelweg dat het effect van de maatregelen van het BVP niet begrepen kan worden zonder rekening te houden met het profiel van de getroffen bedrijven (2). Anders zijn de conclusies die we uit dit alles kunnen trekken, compleet fout.

We stellen vast dat het aandeel automobilisten in de ondernemingen die een mobiliteitsbudget (of iets gelijkwaardigs) voorstellen, 43,2 % bedraagt. Dat komt niet omdat deze formule niet zou werken, dat komt omdat deze bedrijven net veel bedrijfswagens aanbieden, waardoor hun aandeel automobilisten toeneemt. Niettemin kunnen we ons afvragen of het aandeel automobilisten hier niet nog hoger zou zijn geweest, mocht de maatregel niet hebben bestaan. Het zou namelijk best kunnen zijn dat deze maatregel het aandeel automobilisten al heeft doen dalen in de bedrijven die de maatregel geïmplementeerd hebben (3).

Anders gezegd: het heeft geen enkele zin om op basis van een foto van de bestaande situatie de doeltreffendheid van de maatregelen van het actieplan te evalueren. Wat we moeten doen, is de situatie bij de ondernemingen vergelijken vóór en na het treffen van de respectieve maatregelen en nagaan hoe de modale verdeling tussen beide momentopnamen geëvolueerd is. Dit biedt bovendien het voordeel dat we het probleem omzeilen (2), omdat we door dezelfde bedrijven te vergelijken, gelijkaardige profielen vergelijken.

Bijgevolg hebben we ook de link gelegd tussen de bedrijfsvervoerplannen van 2007 en die van 2011. Op die manier konden er 162 sites met elkaar verbonden worden, van de 206 die er in de balans van 2007 opgenomen waren. Er zijn namelijk ook ondernemingen die sindsdien verdwenen of verhuisd zijn of die zich op een andere manier gehergroepeerd hebben, waardoor een vergelijking niet mogelijk is.

Voor elke maatregel hebben we de bedrijven vervolgens in 3 categorieën samengevoegd:

- de ondernemingen bij wie de maatregel al bestond in 2007 en nog altijd bestaat;
- de ondernemingen die de maatregel hebben ingevoerd tussen 2007 en 2011;
- de ondernemingen die de maatregel nooit hebben ingevoerd of deze hebben afgeschaft.

Voor elke categorie hebben we daarop het gemiddelde modale aandeel in 2006 en 2011 van de door de maatregel betroffen verplaatsingsmodus berekend (voor de algemene maatregelen hebben we daarbij het aandeel van de personenwagen weerhouden als indicator). Het resultaat van deze oefening vindt u in onderstaande **Tabel 36**. De percentages drukken het verschil in modaal aandeel uit tussen de situatie in 2006 en die in 2011, de overige elementen maken ons duidelijk of deze evolutie **groter** of **kleiner** dan het gemiddelde was.

Het gemiddelde modale aandeel van de **wagen** is met 6 punten gedaald tussen 2006 en 2011. Deze daling was groter in de bedrijven die in 2007 al over een mobiliteitscoördinator, een multimodaal toegangsplan, een mobiliteitsrubriek op het intranet, een betaalparking voor werknemers beschikten. In de ondernemingen waar deze maatregelen in 2011 nog steeds niet werden ingevoerd, bleek de daling van het wagenaandeel minder sterk dan het gemiddelde. Dat is

ook het geval voor de bedrijven die deze maatregelen 'pas' invoerden, wat ons doet vermoeden dat ze enige tijd nodig hebben om effect te ressorteren.

Verder dient opgemerkt dat de combinatie van de bedrijfs-wagen met andere terugbetalingen nog geen effect lijkt te hebben. Het betreft hier echter een maatregel die nog te recent werd geïmplementeerd om er al conclusies over te kunnen formuleren (in 2007 boden te weinig sites deze maatregel aan).

Het gemiddelde modale aandeel van de **trein** steeg tussen 2006 en 2011 met 3,1 punten. Voor het gemiddelde modale aandeel van **het stedelijk openbaar vervoer** (voornamelijk bestaande uit de OV-middelen van de MIVB) bedroeg de stijging 3,3 punten.

Daarbij lijkt een niet-volledige terugbetaling van de trein nefaster te zijn dan een niet-volledige terugbetaling van de MIVB. We stellen namelijk vast dat de stijging bij het aandeel van de trein maar 1,3 % bedraagt in de bedrijven die geen volledige terugbetaling aanbieden, terwijl het aandeel van het stedelijk openbaar vervoer met 3,3 % gestegen blijkt (wat overeenstemt met het gemiddelde) in de ondernemingen die geen volledige terugbetaling voor de MIVB aanbieden. Dit zou verband kunnen houden met de grotere kostprijs die een treinabonnement vertegenwoordigt in vergelijking met een MIVB-abonnement.

Zowel bij de MIVB als de NMBS (zij het in minder uitgespro-

**Tabel 36. Evolutie van het modale aandeel in punten in functie van het al dan niet invoeren van de maatregelen**

Maatregelen	Bestaand in 2007 en 2011	Bestaand tussen 2007 en 2011	Onbestaande / niet voortgezet
<b>Modaal aandeel <b>wagen</b> (-6,0 % sinds 2007)</b>			
Mobiliteitscoördinator	-7,6%	-5,1%	-5,1%
Multimodaal toegangsplan	-8,0%	-3,7%	-3,7%
Betalend parkeren werknemers	-7,9%	-	-5,8%
Combinatie bedrijfswagen + terugbetaling	-	-5,6%	-6,3%
Valvas mobiliteit	-	-5,4%	-6,6%
Rubriek mobiliteit op intranet	-7,9%	-3,5%	-6,1%
Sensibiliseringsactie	-6,5%	-6,3%	-5,2%
<b>Modaal aandeel <b>Trein</b> (+3,1 % sinds 2007)</b>			
100% NMBS	3,7%	4,0%	1,3%
Derde betaler NMBS	3,2%	3,1%	3,0%
<b>Modaal aandeel <b>SOV</b> (+3,3 % sinds 2007)</b>			
100% MIVB	2,5%	6,1%	3,3%
Derde betaler MIVB	2,1%	8,8%	1,5%
<b>Modaal aandeel <b>Fiets</b> (+0,9 % sinds 2007)</b>			
Fietsvergoeding	0,9%	-	-
Fietsstalling	1,0%	-	-
Dienstfietsen	2,4%	-	0,6%
Informatie fiets	1,4%	0,5%	0,6%
Fietskledij	-	1,8%	0,5%
Fietsvorming	-	1,4%	0,7%
Fietsevenement	0,9%	1,4%	0,6%
Materiaal of onderhoud fiets	-	1,2%	0,5%
<b>Modaal aandeel <b>Carpooling</b> (-0,7 % sinds 2007)</b>			
Informatie carpooling	-1,6%	-0,5%	-0,4%
Carpooldatabank	-1,9%	-0,7%	-0,4%
Parkeerplaats carpooling	-	-	-0,6%
Gegarandeerde terugrit carpool	-	-	-0,7%

ken mate) blijkt de stijging echter wel groter bij de ondernemingen die het abonnement nog geen 4 jaar volledig terugbetalen. De verhoging van het terugbetaalde aandeel in de kosten van het OV blijkt dus sneller effect te ressorteren dan de eerder vermelde algemenere maatregelen. In de bedrijven die het MIVB-abonnement al in 2007 volledig terugbetaalden, was er overigens sprake van een minder grote stijging dan gemiddeld. De overschakeling op een volledige terugbetaling van het MIVB-abonnement zou dus een tijdelijk versnellend effect hebben: na een periode van sterke toename neemt het tempo van de modal shift dus enigszins af.

Het derdebetalerssysteem bij de NMBS blijkt weinig invloed te hebben op de evolutie van deze modus. De overschakeling op het derdebetalerssysteem bij de MIVB blijkt daarentegen een snelle en aanzienlijke modal shift in de richting van deze modus teweeg te brengen, gevolgd door een geringere toename.

Het gemiddelde modale aandeel van de **fiets** steeg met 0,9 punten tussen 2006 en 2011. De fietsvergoeding en de fietsparking bestonden in 2007 al in zoveel bedrijven dat de evolutie van deze groepen zich dichtbij het gemiddelde situeert. Het is een gegeven waar we niet echt conclusies aan kunnen verbinden.

Voor alle overige fietsmaatregelen bleek de toename van deze modus gemiddeld minder sterk in de bedrijven waar ze niet ingevoerd werden. Hoewel ze niet direct betrekking hebben op de woon-werkverplaatsingen (ook al mogen ze bij sommige ondernemingen wel voor dergelijke verplaatsingen gebruikt worden), blijken de dienstfietsen eveneens een positieve invloed te hebben op het gebruik van de fiets. Een mogelijke verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat ze bijdragen tot de cultuur en de promotie van de fiets binnen het bedrijf.

Zoals we al zagen, werd er bij het **carpoolen** een daling opgetekend (- 0,9 % bij het gemiddelde modale aandeel). Het is bovendien verrassend te moeten vaststellen dat de aldus opgemerkte daling minder groot is bij bedrijven die ter zake geen maatregelen treffen dan met name bij ondernemingen die dat net al lang doen. Dit illustreert het feit dat de invoering van een carpooldatabank het aantal gebruikers van deze verplaatsingsmodus tijdelijk kan doen toenemen, maar dat ook de nodige aandacht dient uit te gaan naar de

actualisering van diezelfde databank en de handhaving van een zekere dynamiek ter zake. Zo niet, zal het aandeel carpoolers na verloop van tijd terugvallen.

Hoewel we uit dit alles bepaalde tendensen kunnen distilleren, is de grootste voorzichtigheid geboden bij de interpretatie van deze kwantitatieve analyses. Uit de audits die in de ondernemingen georganiseerd werden, is namelijk gebleken dat achter het al dan niet bestaan van een bepaalde maatregel, een veel genuanceerdere terreinrealiteit schuilgaat (4). De beste manier om de impact van een maatregel te evalueren, blijft daarom de kwalitatieve analyse en de minutieuze opvolging van de bedrijven. Dat kan echter niet via het gebruik van BVP-formulieren en zou het voorwerp moeten uitmaken van een volwaardige studie.

De maatregelen die bepaalde kwantitatieve informatie aanreiken, zoals de terugbetalingen, geven evenwel een preciezer idee van hun impact. Het telewerken maakt hier deel van uit, aangezien de bedrijven ons informatie dienen te bezorgen over het aantal van hun werknemers dat aan telewerken doet en het aantal dagen dat dit gemiddeld per week gebeurt. De analyse van deze cijfergegevens maakt het voorwerp uit van het laatste punt van dit hoofdstuk.

#### 4.4.5 Telewerken

In 2011 doet bijna 6 % van de werknemers van de BVP-bedrijven aan telewerken. Zoals we al benadrukten, varieert deze praktijk sterk van sector tot sector. Dat wordt bevestigd door onderstaande tabel waarin we zien dat het telewerken logischerwijs ontbreekt in de terreinsectoren, maar ook in bepaalde kantoorwerksectoren (gemeentebesturen en de Franstalige Gemeenschap, politie).

Gemiddeld doet 6 % van de betroffenen personen 1 dag per week thuis aan telewerken. Het telewerken laat dus toe om 1,2 % van de woon-werkverplaatsingen te vermijden.

Globaal genomen hebben de ondernemingen ook voorzien om het aantal telewerkers tegen 2014 met 60 % te doen toenemen, waardoor het aandeel telewerkers tot 9,3 % zou moeten stijgen. Deze praktijk zou daarmee in stijgende lijn blijven evolueren, in het bijzonder in de sectoren van de openbare instanties (met uitzondering van de gemeenten), de dienstverlenende bedrijven, de bank-verzekeraars en de politie.

Tabel 37. Het telewerken in 2011 en de vooruitzichten voor 2014

Sector	2011			2014		
	%wknm	# dag/week	% minder verpl.	% wknm	# dag/week	% minder verpl.
Vlaamse instanties	32,1%	0,7	4,8%	42,4%	0,8	7,1%
Dienstenbedrijven	13,0%	1,0	2,5%	21,1%	1,1	4,5%
Sociale economie	10,5%	1,3	2,7%	18,0%	1,2	4,5%
Media	9,8%	1,0	2,0%	10,7%	1,0	2,2%
Banken en verzekeringen	8,0%	0,8	1,3%	12,9%	1,1	2,8%
Europese instellingen	7,6%	1,1	1,7%	11,3%	1,2	2,7%
Federale instanties	6,6%	1,1	1,5%	8,8%	1,4	2,4%
Instanties BHG	6,5%	0,6	0,8%	11,5%	1,3	3,1%
Hoger onderwijs	4,1%	1,1	0,9%	4,1%	1,1	0,9%
Water en energie	3,9%	1,2	1,0%	4,7%	1,3	1,2%
Transport & Logistiek	1,0%	-	0,1%	1,0%	-	0,1%
Instanties Franse gemeenschap	0,6%	-	0,2%	15,5%	2,0	6,1%
Grootwarenhuizen	0,3%	-	0,1%	0,9%	-	0,2%
Gezondheid	0,0%	-	0,0%	0,0%	-	0,0%
Gemeentelijke administraties / OCMW	0,0%	-	0,0%	0,4%	-	0,1%
Politie	0,0%	-	0,0%	5,9%	0,9	1,1%
HoReCa	0,0%	-	0,0%	0,0%	-	0,0%
Lager & secundair onderwijs	0,0%	-	0,0%	0,0%	-	0,0%
<b>Totaal</b>	<b>5,9%</b>	<b>1,0</b>	<b>1,2%</b>	<b>9,3%</b>	<b>1,2</b>	<b>2,2%</b>



## 5 Doelstellingen van de bedrijven

In hun actieplannen moeten de ondernemingen zichzelf doelstellingen vooropstellen met betrekking tot de modale verdeling van de verplaatsingen die ze direct of indirect genereren: woon-werkverplaatsingen, professionele verplaatsingen en verplaatsingen van bezoekers.

### 5.1 Woon-werkverplaatsingen

**Tabel 38** vergelijkt eerst en vooral de doelstellingen die de ondernemingen zich vooropgesteld hadden onder de vorige verplichting met de evolutie die daadwerkelijk heeft plaatsgevonden en geeft vervolgens de doelstellingen voor de periode 2011-2014 weer.

**Tabel 38. Woon-werkverplaatsingen - Doelstellingen en reële evolutie in punten**

<i>Hoofdmodus</i>	<i>Doel 2006</i>	<i>Evol. 2006-2011</i>	<i>Doel 2011</i>
<b>Auto</b>	-8,3%	-8,2%	<b>-4,5%</b>
<b>Carpooling</b>	1,3%	-0,5%	<b>0,7%</b>
<b>Moto</b>	-0,3%	0,3%	<b>0,1%</b>
<b>Trein</b>	3,1%	4,9%	<b>1,2%</b>
<b>SOV</b>	2,9%	2,8%	<b>1,8%</b>
<b>GBV</b>	-0,2%	-0,3%	<b>0,0%</b>
<b>Fiets</b>	1,4%	0,9%	<b>0,9%</b>
<b>Te voet</b>	0,1%	0,0%	<b>0,0%</b>

We stellen vast dat de doelstellingen verbazingwekkend dicht bij de realiteit liggen, in het bijzonder voor wat de evolutie van het aandeel automobilisten betreft. De enige opmerkelijke verschillen houden verband met carpooling, de trein, de motor en de fiets.

Zo blijken de ondernemingen het potentieel van carpooling ruim overschat te hebben, aangezien een toename van deze modus gepland was, terwijl die in werkelijkheid net terrein verloren blijkt te hebben (verschil van -1,8 %). De trein maakte dan weer een sterkere ontwikkeling door dan voorzien (verschil van + 1,8 %). De verwachtingen die men

Dat is niet altijd een gemakkelijke oefening. Aangezien het echter iets is, wat de bedrijven al dienden te doen onder de vorige verplichting (zij het alleen voor de woon-werkverplaatsingen), beschikken we over een vergelijkingspunt om na te gaan of de vooropgestelde doelstellingen ook aangehouden worden.

had van carpooling, werden dus niet ingelost, ondanks de promotie van deze verplaatsingsmodus en de tools die werden ontwikkeld, opdat carpoolers elkaar zouden vinden.

Het andere opmerkelijke verschil heeft betrekking op de fiets en de motor. Zo is het gebruik van de fiets minder sterk gestegen dan voorzien (verschil van - 0,5 %), terwijl de motor een toename heeft gekend, hoewel er een vermindering van het gebruik van deze modus verwacht werd (verschil van + 0,6 %).

De doelstellingen die door de ondernemingen vooropgesteld worden voor de periode 2011-2014, zijn erg vergelijkbaar met die van 2006. Het aandeel van de wagen in de modale verdeling zou in 2014 33,2 % moeten bedragen, als wat voorzien is, ook echt werkelijkheid wordt (daling met 4,5 %). Het betreft hier evenwel een waarschijnlijke evolutie, aangezien de vermindering met 8,2 % die we al konden vaststellen, betrekking had op een periode die van 2006 tot 2011 (5 jaar) liep.

De bedrijven mikken verder opnieuw op een toename van het carpoolen. Gezien de resultaten voor de voorgaande periode, is de kans echter groot dat deze doelstellingen niet bereikt zullen worden en dat we ons eerder aan een sterkere toename van het treingebruik mogen verwachten. Evenzo zal het aandeel van de fiets blijven toenemen, hoewel de toename voor deze modus wellicht niet zo groot zal zijn als hier vooropgesteld.

### 5.2 Professionele verplaatsingen en verplaatsingen van bezoekers

De bedrijven voorzien een gemiddelde daling van 3,2 % voor het aandeel van de individuele wagengebruiker bij de professionele verplaatsingen die ze genereren. Dat is een iets minder grote daling als voor de woon-werkverplaatsingen verwacht wordt, terwijl de invloed die de ondernemingen op deze verplaatsingen uitoefenen via verschillende te implementeren maatregelen, toch even groot is als bij de woon-werkverplaatsingen.

Gemiddeld gaan de bedrijven verder uit van een erg lichte daling van het gebruik van de dienstwagens, terwijl ze een goed alternatief vormen voor het gebruik van de privéwagens.

De aldus voorziene dalingen zouden voornamelijk een verschuiving veroorzaken naar het openbaar vervoer (+ 2,4 %) en in mindere mate naar de fiets (+ 0,8 %) toe.

De doelstellingen die er met betrekking tot de verplaatsingen van bezoekers worden geformuleerd, zijn veel minder daadkrachtig, aangezien er maar een daling van 1,2 % voorzien wordt bij het aandeel van de wagen. Dat is echter vrij normaal, omdat de ondernemingen maar weinig invloed hebben op dit type van verplaatsingen. Tot slot dient nog opgemerkt dat een groot deel van de verhoopte modal shift naar de fiets en de taxi uitgaat.

**Table 39. Geplande evolutie van het modale aandeel bij de professionele verplaatsingen en de verplaatsingen van bezoekers**

<i>Hoofdmodus</i>	Doel professionele verpl.	Doel verpl. bezoekers
<b>Eigen wagen</b>	-3,2%	-1,2%
<b>Dienstwagen</b>	-0,2%	-
<b>Taxi</b>	0,0%	0,4%
<b>Moto</b>	0,0%	-0,1%
<b>OV</b>	2,4%	0,7%
<b>Fiets</b>	0,8%	0,5%
<b>Te voet</b>	0,2%	-0,3%

# 6 Conclusie

## 6.1 Overzicht van de belangrijkste resultaten

We benadrukken dat de cijfers die hieronder staan vermeld enkel betrekking hebben op de bedrijven zijn die betroffen zijn door de verplichting inzake vervoerplannen en hun werknemers.

- **585 BVP-dossiers** werden ingediend voor de periode 2011-2014, wat meer dan het dubbele is (+116%) dan voor de vorige verplichting, in de eerste plaats doordat de drempel is gedaald van 200 naar 100 werknemers, maar ook dankzij een betere respons van de betrokken ondernemingen.
- De BVP's bereiken **294.000 werknemers**, of **42% van de tewerkstelling in Brussel** (697.000 banen in 2011). Door de drempel van de BVP-verplichting te verlagen, is het aantal werknemers dat de BVP's bereiken slechts toegenomen met ongeveer 35.000 werknemers.
- De BVP-bedrijven zijn **vooral geconcentreerd** in een klein deel van het grondgebied van het Gewest: **in de centrale kantoorwijken**, gelegen langs de kleine ring en rond de belangrijkste stations: Noord, Centraal, Zuid en Schumann-Luxemburg.
- De werknemers van de BVP-bedrijven zijn **voor 2/3 pendelaars** die buiten het BHG wonen. Ten opzichte van 2006 is het aandeel van de pendelaars lichtjes gedaald, terwijl dat van de Brusselaars is gestegen. Het aantal pendelaars dat in Vlaanderen woont, is overigens sterk gedaald, en het aantal pendelaars dat in Wallonië woont is aanzienlijk gestegen.
- Deze algemene trends variëren naargelang van de **activiteitssector**. De mobiliteitsprofielen zijn homogeen binnen eenzelfde sector en heterogeen tussen de verschillende sectoren, in het bijzonder:
  - In termen van locatiekeuze binnen het BHG: centrum vs. rand
  - In termen van tewerkstellingsgebied: geconcentreerd vs. uitgestrekt
- De modale verdeling van de woon-werkverplaatsingen in een onderneming wordt in de eerste plaats bepaald door de ligging ervan in het BHG en op de tweede plaats door de geografische inplanting van de werknemers.
- De **wagen** – in sologebruik – is gemiddeld de meest gebruikte hoofdverplaatsingswijze (37,6% modaal aandeel). Het gebruik van de wagen is maximaal voor verplaatsingen naar de tweede kroon van Brussel in de wijken die het minst goed bereikbaar zijn met het OV: daar haalt de wagen een aandeel van 75%. Weinig mensen gebruiken de wagen om naar de centrale wijken te gaan

die het best worden bediend door het OV. Hier zakt het aandeel van de wagen tot onder de 25%.

Het aandeel van de wagen is groot voor verplaatsingen vanuit heel België. Vanaf de rand van Brussel wordt de wagen het meest gebruikt, maar ook binnen Brussel is het gebruik ervan niet te verwaarlozen. Het aandeel van de wagen bedraagt 35,8% voor de trajecten binnen het BHG, waardoor hij het tweede verplaatsingsmiddel in de hoofdstad wordt, na de MIVB. De Brusselaars gebruiken meer de wagen dan de werknemers die ver wonen (voorbij de rand van Brussel).

De wagen is een vervoersmiddel dat steeds minder wordt gebruikt, ongeacht de bestemming of het vertrekpunt van de verplaatsing. Het gemiddelde gebruik ervan is gedaald met 18,2% sinds 2006.

- **Carpooling** wordt beoefend door 1,6% van de werknemers. Dit is een zeer laag aandeel. Van de 100 wagens die naar Brussel komen, zijn er slechts 4 met 2 carpoolers; de andere 96 wagens vervoeren slechts één persoon (eventueel in het gezelschap van gezinsleden).

Net zoals de wagen meer wordt gebruikt voor verplaatsingen naar de tweede kroon dan naar het centrum, komt ook carpooling hier meer voor. Carpooling onderscheidt zich echter ook door de langere trajectafstanden, en is dus een formule die weinig wordt gekozen binnen Brussel, en meer voor de verplaatsingen van buiten de rand.

Net als dat van de wagen gaat het aandeel van carpooling in dalende lijn (-22,8%). Deze daling is niet algemeen, aangezien het aantal carpoolers naar wijken die minder goed bereikbaar zijn met het OV en die afkomstig zijn van afgelegen zones van Brussel, is toegenomen.

- Alle vormen van openbaar vervoer samen nemen meer dan de helft van de modale verdeling voor hun rekening. 34% van de werknemers die naar Brussel komen, doet dit met de **trein**. Het treingebruik is maximaal nabij de grote stations (50% tot 75% van het modale aandeel), maar neemt snel af naarmate de afstand tot de stations toeneemt en de bereikbaar met het OV afneemt. De trein wordt vooral over lange afstanden gebruikt, aangezien het de hoofdverplaatsingswijze is voor afstanden langer dan 25 km. De trein wordt dus weinig gebruikt binnen de hoofdstad (van BHG naar BHG) en ook vanuit de rand, waar de wagen het overwicht behoudt. Zelfs voor verplaatsingen van de rand naar de best bediende

wijken van de Hoofdstad doet de trein het nauwelijks beter dan de wagen (41,7% tegen 36,6%).

- De **MIVB** neemt 16,6% van de modale verdeling voor haar rekening als hoofdvervoerswijze. Het gebruik ervan is sterk gestegen sinds 2006. Deze stijging was vooral opvallend naar de zones van Brussel die minder goed worden bediend door het OV, hoewel de centrale wijken ruimschoots de bevoorrechte bestemming van deze vervoerswijze blijven. Dit fenomeen wijst op een inhaalbeweging van de bediening van de wijken van de tweede kroon en/of een verzadiging van de lijnen naar het stadscentrum. De MIVB is ook de hoofdvervoerswijze van de Brusselaars geworden, ten koste van de wagen. Binnen de hoofdstad trekt de MIVB meer reizigers vanuit de gemeenten die worden bediend door de metro en de gemeenten uit het noordoosten van de stad. Naast de kwaliteit van de bediening speelt dus ook de sociaal-economische factor een rol. Het gebruik van de MIVB (gecombineerd met een andere vervoerswijze) strekt zich uit tot voorbij de grenzen van het Gewest, tot de gemeenten die dichtbij een eindstation van de metro liggen.
- Het gebruik van **De Lijn** (als hoofdvervoerswijze) is eerder beperkt (1,2%). De bussen van De Lijn worden vooral gebruikt vanaf de rand, maar zelfs vanaf deze zone wordt vaker een beroep gedaan op de MIVB. De **TEC** neemt tot slot slechts een zeer klein aandeel van de verplaatsingen naar Brussel voor zijn rekening (0,4%).
- Ondanks de zeer sterke groei sinds 2006 (+57%) gebruikt slechts 2,5% van de werknemers de **fiets** als hoofdvervoersmiddel. Het gebruik van de fiets wordt slechts in beperkte mate beïnvloed door de inplanting van het bedrijf, maar is zeer afhankelijk van de woonplaats van de werknemers. De fiets wordt vooral gebruikt om korte afstanden af te leggen, maar het gebruik ervan wordt ook voortgezet over middellange afstanden. Het aandeel van de fiets bedraagt 5,5% voor de verplaatsingen binnen Brussel en 2,1% voor de verplaatsingen vanuit de rand. De fiets wordt meer gebruikt in het oosten van Brussel, door de aanwezigheid van de Europese ambtenaren in deze zone, en vanuit het noorden van de taalgrens, wat het belang van de culturele factor aantoont.
- **Wandelen** maakt 3,7% van de globale modale verdeling uit, en 10,2% van de verplaatsingen binnen het gewest. Dit aandeel is stabiel sinds 2006.
- Rekening houdend met de locatie van de ondernemingen en de werknemers lijkt vooral de privésector overmatig gebruik te maken van de wagen, terwijl in de overheidsbedrijven minder vaak een beroep wordt gedaan op deze vervoerswijze. Deze trends worden verklaard door verschillende factoren, waaronder in het bij-

zonder het aanbod van parkeerplaatsen en bedrijfswagens.

- Er zijn zes keer minder **beroepsmatige verplaatsingen** dan woon-werkverplaatsingen. Deze verplaatsingen zijn ook gemiddeld korter en vinden voor 2/3 binnen het BHG plaats.  
De werknemers van de BVP-bedrijven zijn dus vooral **sedentair** en verlaten maar weinig hun werkplek overdag.
- De **bezoekers**, m.a.w. iedereen van buiten het bedrijf, genereren een groot verplaatsingsvolume, ten belope van ongeveer 200.000 verplaatsingen per (werk)dag. Ze komen voor 2/3 van buiten Brussel en hun modale verdeling is vrij gelijkaardig aan die van de werknemers.
- De meeste (77%) **parkeerplaatsen** die eigendom zijn van of worden gehuurd door de ondernemingen, zijn bestemd voor de werknemers. Gemiddeld tellen we 3 parkeerplaatsen per 10 werknemers. Deze verhouding gaat in stijgende lijn naarmate we ons verwijderen van het centrum.  
In het algemeen heeft het feit dat de onderneming parkeerplaatsen ter beschikking stelt een grote invloed op het aantal personen dat met de auto naar het bedrijf komt. Een overvloedig aantal parkeerplaatsen, vooral in het stadscentrum, leidt echter niet systematisch tot een grootschalig autogebruik, aangezien een deel van de plaatsen onbenut blijft (vooral in de openbare sector). Aan de andere kant zien we dat in de wijken die minder goed bereikbaar zijn met het OV, een zeer klein aanbod van parkeerplaatsen leidt tot een grote verschuiving naar het parkeren buiten het bedrijf (op de openbare weg,...).
- Gemiddeld beschikt 10% van de werknemers over een **bedrijfswagen**, maar dit aandeel is vrijwel nihil in de overheidssector en bedraagt meer dan 40% in de privé-sector.  
Eén automobilist op 4 rijdt met een bedrijfswagen. Naar het stadscentrum toe bedraagt dit aandeel bijna 1 op 2.
- Vrijwel alle **maatregelen** die de ondernemingen treffen om een duurzame mobiliteit te bevorderen, zijn **stimulerend** van aard.  
De ondernemingen troffen gemiddeld meer maatregelen in 2011 dan in 2007.  
De geneigdheid om maatregelen te treffen, neemt toe met de grootte van de onderneming, maar houdt geen duidelijk verband met de locatie van de onderneming binnen het Gewest.  
De kantoorsector (besturen, maatschappelijke zetels, ...) neemt de meeste maatregelen. Daarbinnen zijn de water en energiesector en de banken en verzekeringssector het actiefst. Deze twee sectoren zijn echter verre van

degene die de beste resultaten kunnen voorleggen wat het autogebruik betreft.

Er is dus geen direct verband tussen de getroffen maatregelen en het mobiliteitsprofiel op een "tijdstip T". Ze hebben echter wel een invloed op de **evolutie** van de modale verdeling. De algemene maatregelen van het BVP (mobiliteitscoördinator, informatie, multimodaal toegangsplan, ...) lijken hun vruchten af te werpen op middellange termijn, indien ze goed worden onderhou-

den. De integrale terugbetaling van het openbaar vervoer zorgt voor "boost" van de vervoerswijzen in kwestie, vooral op korte termijn. Ook de maatregelen die betrekking hebben op de fiets gaan gepaard met een grotere modale transfer naar deze vervoerswijze. Dit is echter niet het geval voor carpooling, dat op een laag niveau blijft, zelfs indien er maatregelen genomen werden om het te stimuleren.

## 6.2 Conclusies en vooruitzichten

### Positieve balans

De eerste BVP-dossiers naar aanleiding van de nieuwe verplichting wijzen op succes in verschillende opzichten. In de eerste plaats is het aantal vestigingen dat wordt bereikt meer dan verdubbeld in verhouding tot de vorige verplichting, doordat de drempel werd verlaagd tot 100 werknemers en door de betere responsgraad.

De resultaten tonen ook aan dat de mobiliteit van de ondernemingen van het BHG evolueert in positieve zin. Dit wordt duidelijk aangetoond door de daling met 18% van het aandeel van de wagen in de modale verdeling tussen 2006 en 2011. Deze evolutie is vooral opmerkelijk doordat het aandeel van de wagen in dezelfde periode is gestegen in de twee andere gewesten. Daarnaast stellen we vast dat de ondernemingen steeds meer maatregelen invoeren in het voordeel van een duurzamere mobiliteit.

Tot slot zijn de vooruitzichten even bemoedigend, aangezien de ondernemingen in hun doelstellingen een vermindering van het aandeel van de wagen hebben vooropgesteld, en dat deze doelstellingen in het verleden behaald bleken te worden.

### Effect van de BVP's

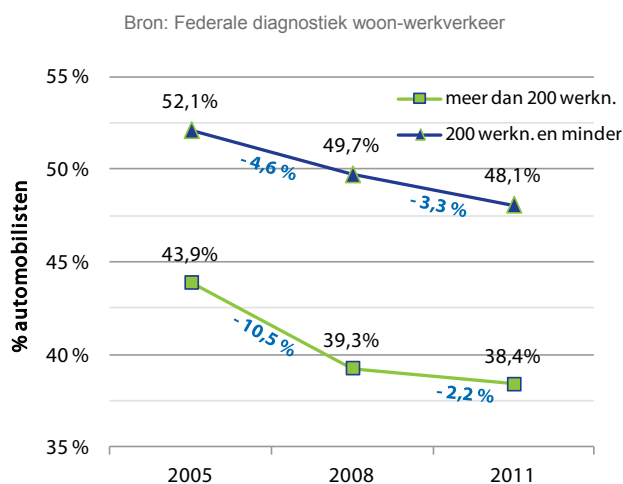
Welke rol hebben de BVP's gespeeld in deze evoluties? Het is duidelijk dat ze niet als enige verantwoordelijk zijn voor de vastgestelde modale transfer. Andere verklarende factoren zijn de toename van het OV-aanbod in en naar Brussel, de toenemende congestie in en rond de hoofdstad, het feit dat het steeds moeilijker wordt om (gratis) te parkeren op de openbare weg in het BHG (verzadiging, tarifiering en reglementering), de stijgende brandstofprijzen, het beleid ten voordele van de fiets, ...

De invloed van de BVP's blijkt in de eerste plaats uit het feit dat de modale transfer groter was in de ondernemingen die de maatregelen die deze transfer bevorderen, hebben ingevoerd.

Deze trend werd bevestigd door de gegevens uit de Federale diagnostiek. Aan de hand van deze gegevens kan de

evolutie van twee groepen worden vergeleken: enerzijds de vestigingen met meer dan 200 werknemers in het BHG, waarvoor de BVP-verplichting geldt sinds 2004, en anderzijds de vestigingen met 30 tot 200 werknemers, die tot 2011 niet verplicht waren een BVP in te voeren. Hoewel beide groepen op dezelfde manier worden beïnvloed door de factoren voor modale transfer die hierboven worden aangehaald, stellen we vast dat het modale aandeel van de wagen tussen 2005 en 2011 sterker is gedaald in bedrijven met een BVP (-12,5%) dan in bedrijven zonder BVP (-7,7%). Binnen de context waarin het autogebruik in het algemeen afneemt, versterkt de aanwezigheid van een BVP in een bedrijf dus deze modale transfer.

Figuur 26. Evolutie van het aandeel van de automobilisten in het woon-werkverkeer naar Brussel.



Hoewel de evoluties positief zijn, zijn er twee indicatoren die het gebruik van de auto beïnvloeden die stabiel zijn gebleven sinds 2006, en die in de toekomst een belemmering zouden kunnen vormen voor het verder zetten van de modale transfer. Het gaat hier meer bepaald om het ter beschikking stellen van gratis parkeerplaatsen en van bedrijfswagens.

Het dalende aandeel van het individueel wagengebruik wijst erop dat, van de resterende automobilisten, het aandeel gebruikers van firmawagens en begunstigen van een parkeerplaats steeds groter wordt. Deze doelgroep is,



wegens deze genoten voordelen, uiteraard minder vatbaar voor een gedragswijziging. Verschillende mobiliteitscoördinatoren stuiten op dit probleem en slagen er niet langer in het aandeel van de automobilisten in hun onderneming te verminderen, ondanks de vele andere maatregelen die de modale transfer zouden moeten stimuleren.

## Bedrijfswagens

De bedrijfswagen is vaker een, fiscaal aantrekkelijk, loonvoordeel dan een werkinstrument, aangezien de meeste werknemers die over een bedrijfswagen beschikken, "sedentair" zijn (ze verplaatsen zich weinig buiten de onderneming). Een grondige hervorming van het bedrijfswagenstelsel zou dus een oplossing kunnen zijn, maar dit valt niet onder de bevoegdheid van het Gewest aangezien het een federale aangelegenheid is.

Er zijn nochtans andere oplossingen om tot een modale transfer te komen zonder het bestaan van de bedrijfswagen in vraag te stellen, met name het mobiliteitsbudget. Dit systeem, dat reeds wordt toegepast door verschillende grote bedrijven, houdt in dat het bedrijf andere voordelen aanbiedt aan de begunstigde van een bedrijfswagen, zoals bijvoorbeeld een treinabonnement in eerste klasse. In ruil doet hij dan afstand van "zijn" parkeerplaats, die hij niet langer nodig heeft wanneer hij naar het werk komt. Hij gebruikt zijn bedrijfswagen voor privéverplaatsingen, en komt met de trein naar het werk. Een dergelijk systeem kan voor alle partijen voordelig blijken aangezien de werknemer zijn wagen mag behouden en tegelijk een bijkomend voordeel geniet dat verband houdt met een andere vervoerswijze (wat voor kortere reistijden kan zorgen), en de werkgever spaart de kostprijs van een parkeerplaats en van brandstof uit (indien hij hier bovenop de tankkaart beperkt).

De mobiliteitsbudgetten moeten dus worden aangemoedigd, vooral in de centraal gelegen bedrijven waar het openbaar vervoer een geloofwaardig alternatief vormt voor de auto. Hoewel deze formules in de juiste richting gaan, vormen ze toch slechts een gedeeltelijke oplossing voor de problematiek van de bedrijfswagens, aangezien ze immers ook zorgen voor een hoger autogebruik in de privé sfeer.

## Parkeren

De problematiek van het parkeren is complex. Hij gaat zowel om het parkeren buiten de openbare weg, bijvoorbeeld binnen het bedrijf zelf, op het parkeerterrein van een bedrijf in de buurt of in een openbare parking, als om het parkeren op de openbare weg, waarvan de reglementering varieert afhankelijk van de locatie.

Het parkeren op de openbare weg is afgenomen sinds 2006, aangezien het aantal beschikbare parkeerplaatsen buiten de openbare weg per werknemer stabiel is gebleven. Deze daling wordt beïnvloed door de reglementering en de

tarifiering van het parkeren, dat al sterk is ingevoerd in het stadscentrum en zich geleidelijk uitbreidt over het hele Gewest. De reglementeringen en tarieven, die op dit moment nog verschillen van de ene gemeente tegen de andere, zullen worden geharmoniseerd door het [gewestelijk parkeerbeleidsplan](#). Dit plan voorziet overigens dat afwijkingsscheutjes kunnen worden toegekend aan de ondernemingen op basis van gemotiveerde aanvragen. De toekomstige evolutie van het parkeren op de weg hangt dus sterk af van het gemak waarmee de ondernemingen deze afwijkingen zullen kunnen krijgen ...

Tot recentelijk golden voor het parkeren buiten de openbare weg geen beperkende maatregelen, behalve voor nieuwbouwprojecten. Dit verklaart waarom de verhouding parkeerplaatsen/werknemers op het niveau van 2006 is gebleven. Dit zou nu moeten evolueren door de invoeging van het [BWLKE](#)<sup>22</sup>. Het hoofdstuk "parkings buiten de openbare weg" van dit wetboek voorziet dat bij de vernieuwing of verlenging van een milieuv vergunning van een kantoorgebouw, het toegestane aantal parkeerplaatsen zal worden bepaald naar rato van het aantal m<sup>2</sup> van het gebouw en de bereikbaarheid van de locatie met het openbaar vervoer. Dit is dezelfde norm als die wordt toegepast voor nieuwbouw in de GSV, de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening. Alle plaatsen boven deze norm moeten ofwel worden geschrapt ofwel omgevormd worden tot openbare parking of bewonersparking. Als ze behouden worden, zal er een milieubelasting op worden geïnd.

In het stadscentrum, waar de meeste kantoorgebouwen geconcentreerd zijn, is het aantal parkeerplaatsen boven de GSV-norm erg belangrijk. Volgens de schattingen van dit rapport zijn dit ook de wijken met het grootste aantal onbezette parkeerplaatsen: ongeveer 25% van de plaatsen zou meestal onbenut zijn. Deze leegstand verschilt echter naargelang van de activiteitssector: bij de overheidsinstellingen is het aantal onbenutte parkeerplaatsen groot en is het aandeel van de automobilisten sowieso al kleiner, terwijl de parkeerplaatsen van privéondernemingen vrijwel volledig benut zijn, zodat de speelruimte er veel kleiner is.

De uitvoering van het [BWLKE](#) zou dus de overheidsinstellingen moeten toelaten om hun parkeerreserves te rationaliseren en om de middelen en ruimte die ze zo uitsparen te gebruiken voor meer duurzame modi. De bedrijven van de privésector, indien ze beslissen om geen milieubelasting te betalen, zullen hun werkwijze zullen moeten aanpassen om het aantal parkeerplaatsen te kunnen verminderen. Het BVP zal hier een belangrijke rol spelen. Het invoeren van systemen zoals een mobiliteitsbudget zullen een interessante oplossing zijn want ze laten toe om het aantal parkeerplaatsen op de werkplaats te verminderen zonder te raken aan de verworven voordelen. De vermindering van het aantal

<sup>22</sup> Ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing.

parkeerplaatsen zou hier een sterke modale transfer tot gevolg zou moeten hebben.

In de zones met een minder goede bediening door het OV zal het effect van het BWLKE veel kleiner zijn, aangezien er niet zoveel kantoorgebouwen staan (vergeleken met in het centrum) en er veel minder parkings zijn die GSV-norm overschrijden. Bovendien neemt het parkeren op de openbare weg hier een groter aandeel in, waardoor dit aspect hier prioriteit zou moeten krijgen, met het oog op een modale transfer.

## Belang van de locatie

Het probleem van de parkings illustreert hoe belangrijk de ligging van een onderneming is voor de verplaatsingen die ze genereert. In het algemeen is een centrale ligging, dichtbij de belangrijkste stations en knooppunten van het openbaar vervoer, zeer gunstig voor een duurzame mobiliteit, zowel op het vlak van de woon-werkverplaatsingen en de dienstverplaatsingen als de verplaatsingen van de bezoekers.

De ondernemingen moeten dus structureel worden aangevoerd om zich te vestigen in de wijken die het best worden bediend door het OV.

Zoals het IRIS 2 plan benadrukte, vond deze strategische doelstelling tot nu toe maar weinig weerklank in de plannen van ruimtelijke ordening: *“IRIS 1 benadrukte de nood aan een planningbeleid op basis van de bereikbaarheid van de werkplaatsen en het mobiliteitsprofiel van de ondernemingen. Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP), dat in 2001 van kracht werd en als referentieplan voor de ruimtelijke ordening werd beschouwd, slaagde er echter niet in om een verdichting van de zones te realiseren die door het openbaar vervoer goed worden bediend. Het GBP moedigde evenmin de vestiging van kantoren in die zones (met name in de Vijfhoek) aan.”*<sup>23</sup>

De vooruitzichten zijn echter gunstig: de wil om ruimtelijke ordening en mobiliteit op elkaar af te stemmen wordt sterk naar voor geschoven in het ontwerp van Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPD)<sup>24</sup>, waar het de beleidshefboom n°4 is *“Een duurzame mobiliteitsstructuur als geraamte voor de stedelijke ontwikkeling”*.

De strategie voor lokalisatie van de activiteiten zou ook altijd rekening moeten houden met de herkomst van de actoren die ernaartoe komen. Van hoe verder ze komen, hoe belangrijker een centrale ligging is, dichtbij de stations. Omgekeerd verdragen activiteiten die veel Brusselaars

<sup>23</sup> Iris 2-plan, pagina 13

<sup>24</sup> Zie:

- Beleidshefboom n°4: *“Een duurzame mobiliteitsstructuur als geraamte voor de stedelijke ontwikkeling”*
- Hoofdstuk 5, punt 1: *“Een coherente planning van de mobiliteit op grootstedelijk niveau afgestemd op de ruimtelijke ordening”*

aantrekken een minder “gunstige” ligging. Dit is het gevolg van de uniformere bediening door de MIVB binnen het Gewest, vergeleken met die van de NMBS. Bovendien kunnen de Brusselaars het gebruik van de wagen vervangen door actieve vervoerswijzen, wat moeilijk denkbaar is voor mensen die tientallen kilometers moeten afleggen en wier keuze de facto dus beperkt is tot de trein of de wagen.

Wat de herkomst betreft, is de Brusselse rand nog altijd de zone waar de auto het vlotst van stal wordt gehaald. Om deze situatie aan te pakken, zal de ontwikkeling van het GEN – hoe belangrijk dit ook is – niet volstaan, aangezien het netwerk ervan tal van “gaten” bevat. Deze tussenruimten zouden bediend moeten worden door lichtere maar performante OV-assen. De Conforto-lijn, die zich uitstrekt tot de as Waver-LLN-Brussel (waar de auto nog stevig verankerd is) is een voorbeeld dat versterking verdient. Ook de tramprojecten van De Lijn gaan in die richting (Brabantnet). Aanvullend moet ook het fiets-GEN worden uitgewerkt, aangezien de fiets een logische en volwaardige alternatieve vervoerswijze vormt voor de afstanden die de rand van Brussel scheiden. De oplossing voor de verplaatsingen vanuit de rand vereist ook een grotere multimodaliteit. De transitparkings, die het mogelijk maken de auto te combineren met een andere verplaatsingswijze, moeten zich in het ideale geval zo dicht mogelijk bij de woonplaats bevinden, om het aandeel van het met de auto afgelegde traject te beperken, en dus ook de vervuilende uitstoot. In de vertrekstations moet dus worden gezorgd voor een voldoende grote parkeercapaciteit, in aantrekkelijke omstandigheden, en voor mogelijkheden om de trein en de fiets te combineren. Daarnaast moeten echter ook de transitparkings aan de grenzen van het Gewest ontwikkeld worden. Hier kunnen de automobilisten hun voertuig achterlaten om de laatste kilometers met het openbaar vervoer of met de fiets af te leggen. Dit zorgt voor minder verkeersdruk en dus minder verkeersopstoppingen in de hoofdstad, waardoor ook de luchtkwaliteit verbetert die, voor bepaalde polluenten, de Europese normen niet respecteert.

## Actieve vervoerswijzen

Het gebruik van de wagen is maximaal vanuit de rand, maar is ook niet te verwaarlozen voor trajecten binnen het Gewest aangezien een derde van de Brusselaars met de wagen naar het werk rijdt. Er zijn echter redenen voor optimisme, aangezien het binnen het BHG is dat het aandeel van de auto het sterkst gedaald is sinds 2006. Deze evolutie is vooral het gevolg van de fenomenale stijging van het aantal MIVB-reizigers, maar vloeit ook voort uit de sterke stijging van het fietsgebruik in deze periode (de grootste stijging in percentage).

Door de verzadiging van het openbaar vervoer vormt de fiets een belangrijke pijler van de toekomstige modale transfer, aangezien zijn ontwikkelingspotentieel nog zeer

groot is: op dit moment vormt de fiets slechts de hoofdverplaatsingswijze voor 6,35% van de verplaatsingen over minder dan 6,5 km (in reële afstand), wat minder dan een half uur fietsen is. In de stad en tijdens de spits blijkt de fiets even snel en betrouwbaarder als de wagen en het openbaar vervoer. De fiets is overigens veel goedkoper.

Indien het aandeel van de fiets aan het zelfde tempo blijft stijgen, zal deze vervoerswijze tegen 2019 door 10% van de Brusselaars worden gebruikt om naar het werk te gaan. De BVP-bedrijven kunnen deze groei versnellen door stimulanzen te ontwikkelen, aangepaste infrastructuur aan te bieden en zo een fietscultuur binnen hun bedrijf te creëren. Al deze maatregelen hebben hun nut bewezen sinds de lancering van de BVP's. Daarnaast is het essentieel dat het beleid ter verbetering van de fietsinfrastructuur in het Gewest wordt voortgezet.

## Carpooling

De evolutie van carpooling gaat in omgekeerde lijn als dat van de fiets. Carpooling "liep voorop" in 2006, maar hinkt vandaag achterop. Deze achteruitgang van het carpoolen is vooral verwonderlijk omdat er nooit zoveel redenen zijn geweest om er gebruik van te maken als vandaag: stijgende kostprijs van het autogebruik, minder (gratis) parkeermogelijkheden, meer mogelijkheden om medereizigers vinden door de ontwikkeling van nieuwe technologieën, ... Het feit dat de ondernemingen, sinds de oude verplichting, deze vervoerswijze niet extra hebben aangemoedigd, is hier misschien niet vreemd aan, maar het blijft een hypothese aangezien het niet mogelijk was om in dit rapport de doeltreffendheid van de carpoolmaatregelen aan te tonen. Aannemelijker is dat de achteruitgang van carpooling samenhangt met complexer wordende verplaatsingsschema's, waarvoor carpooling geen flexibiliteit biedt, of gewoonweg een illustratie vormt van de toenemende individualisering van onze samenleving.

Hoewel dit nog bevestigd moet worden (met de nieuwe gegevensverzameling van de BVP's in 2015), is het dus zeer waarschijnlijk dat carpooling een marginale verplaatsingswijze zal blijven in de Brusselse mobiliteitsproblematiek, waarvan het stedelijke profiel en de dichtheid van activiteiten eerder pleit voor een ontwikkeling van het openbaar vervoer en van de actieve vervoerswijzen. In het kader van de BVP's behoeft carpooling dus geen uitgesproken ondersteuning, behalve indien het profiel van het bedrijf zich hier in het bijzonder toe leent: ligging buiten het centrum, personeel dat van ver naar de onderneming moet komen.

## Aanpassing van het BVP aan het mobiliteitsprofiel

De voorgaande paragraaf toont het belang aan van het afstemmen van het beleid dat in het BVP wordt gevoerd op het mobiliteitsprofiel van het bedrijf. Zoals is gebleken, passen de ondernemingen hun BVP echter maar in beperkte mate aan aan dit profiel. Dit kan leiden tot weinig productieve situaties, aangezien inspanningen worden gedaan en tijd wordt gestoken in maatregelen die minder ondoeltreffend blijken.

Het is daarom belangrijk dat het Gewest, onder meer via de BVP audits, de bedrijven begeleidt bij de keuze van de maatregelen en bij het identificeren van de meest geschikte wijze – op basis van hun mobiliteitsprofiel – om de verplichte maatregelen, die op alle bedrijven van toepassing zijn, in te voeren.

Verder stelde we ook vast dat de activiteitensectoren die geen kantooractiviteiten zijn, nog niet zo ver staan met het invoeren van BVP's. We hebben het hier over de horeca, het onderwijs, de handel en de gezondheidssector. Een deel van de "klassieke" maatregelen van het BVP is misschien minder goed aangepast aan hun manier van werken of lijkt in elk geval moeilijker uit te voeren binnen deze organisaties. Om deze toestand te verbeteren, zou het Gewest een specifieke aanpak kunnen uitwerken voor deze sectoren, aan de hand van opleidingen of informatietools die speciaal op hen zijn gericht.

## De verplichte maatregelen

De ondernemingen zijn lang niet allemaal even goed voorbereid op de invoering van de verplichte maatregelen. In het algemeen kunnen we stellen dat hoe groter het bedrijf, hoe verder het staat op het vlak van zijn inspanningen voor een duurzamere mobiliteit, aangezien de meeste maatregelen gebaat zijn met een schaalvergroting. Bovendien zijn de meeste ondernemingen met meer dan 200 werknemers al sinds 2004, onder de vorige verplichting, aan de slag met een BVP, wat hen een voorsprong geeft op bedrijven met 100 tot 200 werknemers: het terrein is hen dus niet onbekend. Dit heeft tot gevolg dat de inspanningen om te voldoen aan de verschillende verplichte maatregelen het grootst zullen zijn in de kleinere organisaties, die pas recentelijk betroffen zijn door de BVP-verplichting. De administratie moet dus in het bijzonder deze kleine ondernemingen ondersteuning bieden.

## Financiële maatregelen

Van alle maatregelen van de actieplannen spelen degene die betrekking hebben op het financiële aspect een zeer belangrijke rol in de modale keuze. Deze maatregelen voor terugbetaling van de duurzame vervoerswijzen kennen een grote opmars, en sommige ervan hebben betrekking op een groot aantal werknemers: 73% kan aanspraak maken op de fietspremie, 71% kan zijn treinkaart volledig laten terugbetalen. Het verschil tussen een volledige terugbetaling van de trein en de MIVB (slechts 59% van de werknemers) heeft te maken met het feit dat het "80/20"-systeem<sup>25</sup> dat door de federale overheid werd ingevoerd voor de NMBS, op gewestelijk niveau geen tegenhanger heeft voor de MIVB.

Bijna één bedrijf op vijf betaalt tussen 75% en 90% van het bedrag van het MIVB-abonnement terug. Indien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een 80/20-systeem zou invoeren voor de MIVB, zou de impact op de modale transfer groot kunnen zijn.

De terugbetaling van de woon-werkverplaatsingen met de wagen kwam in dit verslag niet aan bod, aangezien de gegevens die werden gevraagd in de BVP-diagnostiek onvoldoende nauwkeurig waren om verder te worden uitgewerkt. De terugbetaling van de wagen is echter sterk aanwezig in de privésector (en niet in de overheidssector) en beïnvloedt, zoals alle ander terugbetalingen, de modale keuze. Deze maatregel bevordert het gebruik van de wagen, in tegenstelling tot de andere maatregelen. Hiermee zal beter rekening worden gehouden in de nieuwe cyclus van de BVP-verplichting die start in 2014.

## Multimodaliteit

Multimodaliteit houdt in dat verschillende verplaatsingswijzen worden gecombineerd, in de ruimte (opeenvolging van verschillende vervoerswijzen binnen eenzelfde traject) of in de tijd (verandering van verplaatsingswijze naargelang van tijdsgebruik, seizoen of andere factoren). De sterke opmars van de multimodaliteit wordt vandaag in grote mate vergemakkelijkt door de ontwikkeling van mobiliteitsdiensten (fiets/autodelen, ...) en door de realtime-informatie die het internet ons biedt en die bovendien "onderweg" kan worden geraadpleegd: doorkomsttijden van het OV, verkeersopstoppingen, beschikbaarheid van deelfietsen en deelauto's, ...

De multimodaliteit kan het dus mogelijk maken het gebruik van de auto te beperken tot situaties waarin dit de beste keuze blijkt. Het is dan ook belangrijk de multimodaliteit aan te moedigen, via de BVP's, door een betere informatie van de werknemers of door de ontwikkeling van financiële

stimulansen zoals gecombineerde abonnementen of een mobiliteitsbudget.

Vandaag komt het multimodale aspect van de verplaatsingen echter maar weinig aan bod in de gegevens die via het BVP worden opgevraagd. Dit komt doordat de BVP's, om redenen van administratieve vereenvoudiging, alleen stilstaan bij de hoofdverplaatsingswijze. Zelfs de federale diagnostiek, die op facultatieve wijze de voor- en natransportwijze opvraagt, biedt slechts een gedeeltelijk beeld van de multimodaliteit, aangezien we de verbanden tussen de voor-, hoofd- en natransportwijze, m.a.w. de verplaatsingsketen van de werknemers, niet kennen.

Indien we een betere kijk willen krijgen op dit nieuwe facet van de mobiliteit, moet het op middellange termijn worden opgenomen in de mobiliteitsdiagnostiek van de BVP's.

---

<sup>25</sup> Indien een onderneming de NMBS-abonnementen terugbetaalt voor 80% en een derdebetalersovereenkomst heeft gesloten met de NMBS, neemt de Staat de resterende 20% van het abonnement voor zijn rekening.

## 7 Bijlagen

### 7.1 Leeswijzer / Afkortingen

---

<b>Autosolisme</b>	Het alleen rijden met de wagen (in tegenstelling tot carpooling).
<b>BHG</b>	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
<b>BVP</b>	Bedrijfsvervoerplan
<i>Eerste en tweede kroon</i>	Een definitie hiervan vindt u op pagina 8 van het <u>1<sup>ste</sup> katern van de Kenniscentrum van de mobiliteit in het BHG</u> , gewijd aan "Het vervoersaanbod in Brussel".
<b>IRIS Zones</b>	De 4 zones die in het IRIS 2 plan worden gebruikt om België in te verdelen en die in dit rapport gebruikt worden om de woonplaatsen van de werknemers te beschrijven.
<b>Modale verdeling</b>	Aandeel van iedere vervoerswijze binnen de verplaatsingen van een bepaald type (bijvoorbeeld woon-werk).
<b>Modaal aandeel</b>	Het aantal verplaatsingen uitgevoerd met een vervoerswijze gedeeld door het totaal aantal verplaatsingen van eenzelfde type.
<b>GBV</b>	Gemeenschappelijk bedrijfsvervoer. Dit kan een shuttle zijn tussen het bedrijf en een halte van het openbaar vervoer, een parking of de woonplaats van de werknemers.
(Het) <b>Gewest</b>	(Het) Brussels Hoofdstedelijk Gewest
<b>PC-bestanden</b>	Het Excel bestand dat de bedrijven moesten bijvoegen aan hun BVP waarin de verdeling wordt opgenomen van de werknemers volgens postcode (lijnen) en vervoerswijze (kolommen).
<b>SOV</b>	Stedelijk openbaar vervoer : bus, tram en metro. In dit rapport zijn er 3 vervoersmaatschappijen die dat organiseren: de MIVB, De Lijn en de TEC.
<b>Toegankelijkheidszones</b>	Het BHG werd in dit rapport opgesplitst in 4 zones in functie van hun bereikbaarheid met het openbaar vervoer (zie kader 2).



## 7.2 Lijst van de tabellen

---

Tabel 1. Reactiepercentage op de gewestelijke verplichting 5	
Tabel 2. Aantal sites en werknemers per toegankelijkheidszone met het OV.....	7
Tabel 3. Verdeling van de werknemers per toegankelijkheidszone in 2006 en 2011.....	7
Tabel 4. Aandeel werknemers per toegankelijkheidszone in functie van de grootte van het bedrijf.....	7
Tabel 5. Verdeling van de werknemers per woonplaatszone 9	
Tabel 6. Verdeling van de werknemers per provincie en per gewest .....	9
Tabel 7. Aantal sites en werknemers per activiteitssector....	11
Tabel 8. Locatie van de sectoren in functie van de toegankelijkheidszone .....	11
Tabel 9. Geografische herkomst van de werknemers volgens activiteitssector .....	12
Tabel 10. Socioaaleconomisch profiel van de sectoren volgens de inplanting van hun werknemers.....	13
Tabel 11. Evolutie van de modale verdeling van de BVP-bedrijven.....	15
Tabel 12. Gemiddelde woon-werkafstand in vogelvlucht voor de werknemers, in functie van hun bestemming.....	16
Tabel 13. Modale verdeling per toegankelijkheidszone .....	16
Tabel 14. Evolutie in % van de modale verdeling tussen 2006 en 2011 .....	17
Tabel 15. Vergelijking van de modale verdelingen afkomstig van de 532 BVP-formulieren.....	18
Tabel 16. Modale verdeling in functie van de herkomst (IRIS-zone) en de bestemming (Toegankelijkheidszone) van de woon-werkverplaatsingen .....	22
Tabel 17. Evolutie in punten van de modale verdeling in functie van de herkomst .....	23
Tabel 18. Affiniteit van de verplaatsingsmodi ten overstaan van de activiteitssectoren.....	24
Tabel 19. Aantal, modale verdeling en bestemming van de professionele verplaatsingen in functie van de locatie van de onderneming.....	25
Tabel 20. Aantal, modale verdeling en bestemming van de professionele verplaatsingen in functie van de activiteitssector .....	25
Tabel 21. Aantal, modale verdeling en herkomst van de verplaatsingen van de bezoekers in functie van de locatie van de onderneming .....	26
Tabel 22. Aantal en herkomst van de verplaatsingen van de bezoekers in functie van de activiteitssector .....	26
Tabel 23. Aantal parkeerplaatsen per toegankelijkheidszone .....	27
Tabel 24. Bestemming van de parkeerplaatsen .....	27
Tabel 25. Plaatsen in eigen bezit of gehuurd .....	27
Tabel 26. Gebruik van de voor werknemers bestemde plaatsen volgens toegankelijkheidszone .....	28
Tabel 27. Parkinggebruik van de werknemers volgens activiteitssector .....	29
Tabel 28. Beschikbaarheid van fietsparkings volgens toegankelijkheidszone .....	30
Tabel 29. Naleving van het minimaal aantal de fietsparkeerplaatsen volgens het BVP-besluit .....	31
Tabel 30. Aantal voertuigen en percentage van het aantal werknemers, in functie van de activiteitssector.....	32
Tabel 31. Aandeel bedrijfswagens en automobilisten volgens de toegankelijkheidszone .....	33
Tabel 32. Gebruik van de dienstvoertuigen.....	33
Tabel 33. Verdeling van de werknemers per type van uurrooster volgens activiteitssector.....	34
Tabel 34. Dekkingsgraad van de maatregelen van het actieplan in aantal sites en aantal getroffen werknemers - evolutie sinds de oude verplichting (2007) .....	37
Tabel 35. Les mesures prises par secteur d'activité .....	41
Tabel 36. Evolutie van het modale aandeel in punten in functie van het al dan niet invoeren van de maatregelen ...	43
Tabel 37. Het telewerken in 2011 en de vooruitzichten voor 2014.....	45
Tabel 38. Woon-werkverplaatsingen - Doelstellingen en reële evolutie <u>in punten</u> .....	46
Tabel 39. Geplande evolutie van het modale aandeel bij de professionele verplaatsingen en de verplaatsingen van bezoekers .....	47

## 7.3 Lijst van de figuren

---

Figuur 1. Situatie van de arbeidsmarkt in het BHG (2011).....	5
Figuur 2. Aantal sites en werknemers, volgens de grootte van de site .....	6
Figuur 3. Aantal werknemers per site en werkgelegenheidsdichtheid.....	6
Figuur 4. De woonplaatszones .....	8
Figuur 5. Geografische verdeling van de werknemers in functie van de grootte van hun bedrijf.....	9
Figuur 6. Aandeel werknemers per activiteitssector .....	10
Figuur 7. Link tussen de locatie van de sites en hun werknemers .....	12
Figuur 8. Geografische verdeling van de werknemers volgens activiteitssector.....	14
Figuur 9. Modale verdeling binnen alle BVP-bedrijven.....	15
Figuur 10. Aantal sites volgens het aandeel individuele wagegebruikers .....	16
Figuur 11. Modale verdeling op de werkvloer, op wijkniveau.....	17
Figuur 12. Modale verdeling in functie van de afstand in vogelvlucht .....	18
Figuur 13. Modaal aandeel vanaf de woonplaats.....	21
Figuur 14. Modale verdeling volgens activiteitssector.....	23
Figuur 15. Gebruik van de wagen bij de woon-werkverplaatsingen in functie van de grootte van de onderneming .....	24
Figuur 16. Aandeel automobilisten in functie van het aanbod aan parkeerplaatsen en de locatie van de onderneming.....	30
Figuur 17. Situatie en antwoord van de bedrijven met betrekking tot de normen van het BVP-besluit .....	31
Figuur 18. Aandeel fietsende werknemers in functie van het aanbod.....	31
Figuur 19. Maatregelen van het actieplan, geklassificeerd per type en per verplaatsingsmodus .....	35
Figuur 20. Maatregelen die het meeste en het minste beïnvloed worden door het schaafeffect .....	38
Figuur 21. Gemiddeld aantal getroffen maatregelen volgens de grootte van de onderneming.....	38
Figuur 22. Gemiddeld aantal getroffen maatregelen volgens de toegankelijkheidszone met het OV van de onderneming .....	39
Figuur 24. Maatregelen die beïnvloed worden door de locatie van de onderneming .....	39
Figuur 25. Gemiddeld aantal maatregelen .....	40
Figuur 26. Evolutie van het aandeel van de automobilisten in het woon-werkverkeer naar Brussel. ....	50