

BEDRIJFSVER- VOERPLANNEN

BALANS 2021-2022





SAMENVATTING

1.	10 JAAR BEDRIJFSVERVOERPLANNEN	4
2.	ONTVANGST VAN DE BVP'S	5
3.	HET TELEWERK IN VOLLE EXPANSIE	6
4.	EVOLUTIE VAN DE MODALE VERDELING	8
5.	LIGGING VAN DE ONDERNEMING: EEN BEPALENDE FACTOR	11
6.	WAT MET DE INTERMODALITEIT EN DE MULTIMODALITEIT?	12
7.	DE INVLOED VAN DE ACTIVITEITENSECTOR	14
8.	DE ANDERE SOORTEN VERPLAATSINGEN	17
9.	DE VOERTUIGENPARKEN	18
10.	AUTOPARKINGS	19
11.	DE FIETSPARKINGS	20
12.	MAATREGELEN TEN BATE VAN DUURZAME MOBILITEIT	21
13.	ACTIEPLAN DUURZAAM VLOOTBEHEER BIJ DE BRUSSELSE OVERHEDEN	23
14.	CONCLUSIE	26

1. 10 JAAR BEDRIJFSVERVOERPLANNEN

Het opstellen van een bedrijfsvervoersplan (BVP) is een verplichting voor alle ondernemingen (inclusief overheidsinstellingen) met meer dan 100 werknemers op eenzelfde site in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze ondernemingen moeten om de drie jaar een diagnose van hun mobiliteit en een actieplan opstellen, voornamelijk met betrekking tot de woon-werkverplaatsingen van hun werknemers, hun zakenreizen en de verplaatsingen van hun bezoekers. Het BVP is erop gericht de gemotoriseerde verplaatsingen te rationaliseren en een modal shift naar duurzamere vervoerswijzen te bewerkstelligen, teneinde de luchtkwaliteit te verbeteren en de uitstoot van broeikasgassen (milieuaspect) en het verkeer (mobiliteitsaspect) in het gewest te verminderen.

Het BVP is sinds 2004 verplicht voor alle sites met meer dan 200 werknemers. In 2011 werd de drempel in het kader van een nieuwe wetgeving naar 100 werknemers per site aangepast, wat leidde tot een verdubbeling van het aantal betrokken sites. De andere belangrijke wijziging die de wet van 2011 met zich meebracht, is dat bepaalde maatregelen verplicht werden gemaakt.

In 2021, 10 jaar na de invoering van de 'nieuwe versie' van het BVP hebben de ondernemingen de derde update van hun vervoerplan doorgevoerd (na die van 2014 en 2017). Dit rapport heeft tot doel een balans op te maken van de afgelopen 10 jaar van het BVP en de belangrijkste evolutie van de mobiliteit die door de grote ondernemingen wordt gegenereerd, toe te lichten. Het zal ook toelaten de veranderingen in gewoonten als gevolg van de covidcrisis te belichten.

2021: een overgangsjaar van (post) covid

De meeste diagnoses werden uitgevoerd tussen juni 2021 en januari 2022, een periode die in grote mate gekenmerkt werd door de sanitaire beperkingen. Afhankelijk van de situatie werkten sommige bedrijven op dat moment in quasi-lockdown, terwijl anderen hun werknemers al hadden uitgenodigd om gedeeltelijk of volledig naar de werkplek terug te keren. Het is dus een hybride situatie die in de cijfers voor 2021 wordt teruggevonden.

2. ONTVANGST VAN DE BVP'S

Er werden 460 BVP-dossiers (op ongeveer 535 betrokken sites) ontvangen door Leefmilieu Brussel in het kader van deze derde cyclus. Deze sites zijn goed voor in totaal 295.000 werknemers, ofwel bijna 40% van de jobs in het Brussels Gewest. Dit aandeel is sinds 2011 stabiel. De ondernemingen hebben dus gereageerd ondanks de organisatiemoeilijkheid als gevolg van de covidcrisis.

Met een dergelijk hoge vertegenwoordiging van arbeidsplaatsen vormt het BVP bijgevolg een belangrijk instrument voor het beheer van de mobiliteit aangezien het woon-werkverkeer de meest frequente verplaatsingsredenen blijft, vooral tijdens de spitsuren.
(bron: Enquête Monitor).

¹ Wettelijke grondslag:

Ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit;

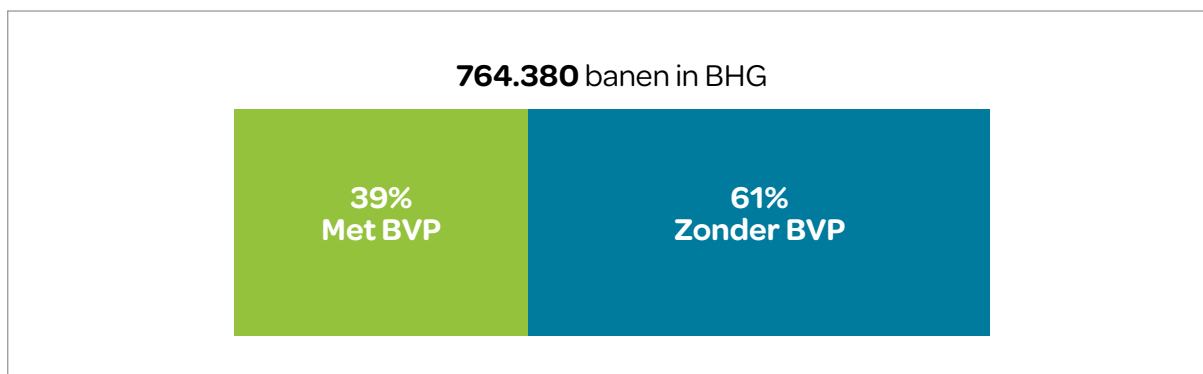
Besluit van 5 februari 2004 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de toepassing van een vervoerplan op privaat- of publiekrechtelijke instellingen die op dezelfde plaats meer dan tweehonderd werknemers tewerkstellen.

² Wettelijke grondslag:

Ordonnantie van 14 mei 2009 betreffende de vervoerplannen, nu 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.

Figuur 1. Aantal arbeidsplaatsen in het BHG, inclusief die van een onderneming met een BVP



3. TELEWERK IN VOLLE EXPANSIE

De explosie van het telewerk is het hoogtepunt van deze editie 2021 van de BVP's.

Het aandeel telewerkers is sinds de vorige cyclusperiode meer dan verdubbeld: van 29% in 2017 is het aandeel werknemers dat een deel van de week thuis kan werken gestegen tot 66% in 2021.

Meer nog, het aantal dagen telewerk dat per week wordt gepresteerd heeft de meest spectaculaire evolutie gekend: Het gemiddelde aantal dagen telewerk is gestegen van 0,3 dagen per week in 2017 is tot 1,6 dagen in 2021, ofwel een stijging van 460%. Rekening houdend met een gemiddelde van 4,8 werkdagen per week³, **vermindert telewerken dus het aantal woon-werkverplaatsingen met een derde.**

De covidcrisis heeft de praktijk van het telewerken dus in een stroomversnelling gebracht, maar het verschijnsel was al in opgang sinds 2011, toen Telewerk nog maar een zeer marginaal aandeel opmaakte.

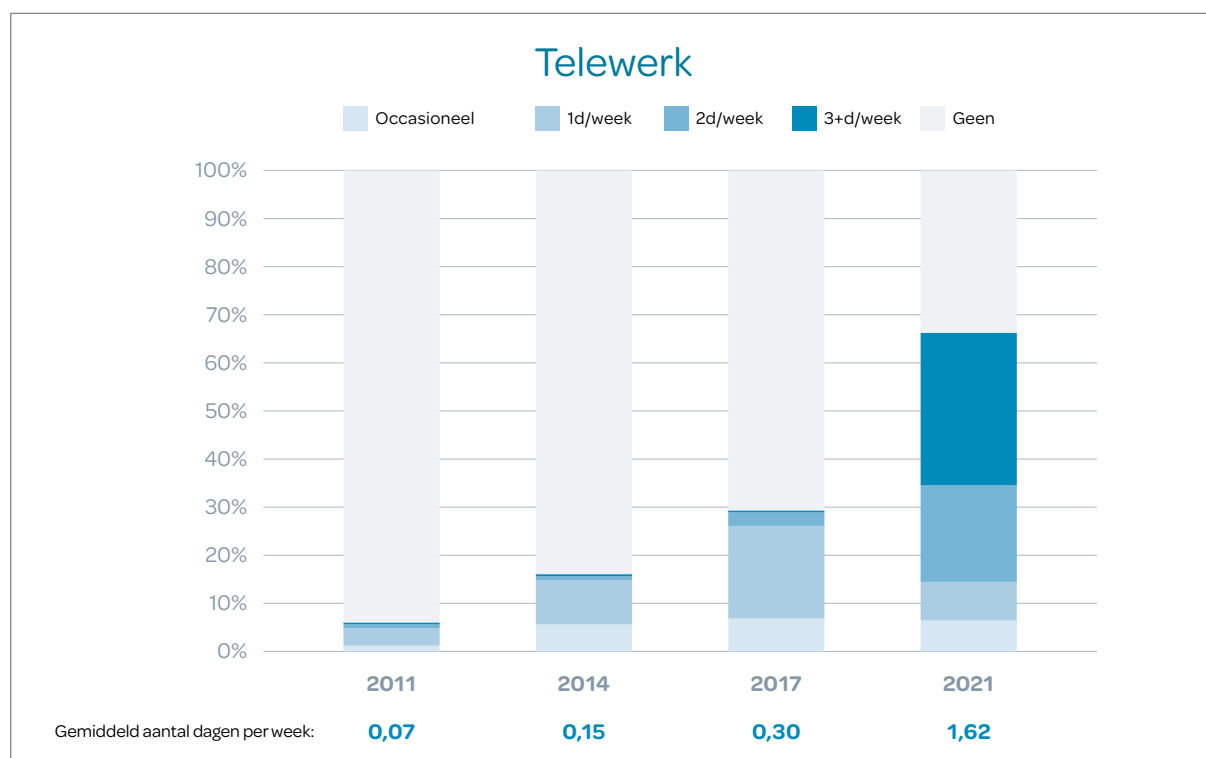
Hoewel het aandeel werknemers dat ten minste 2 dagen per week kan telewerken zeer belangrijk is geworden (52%), mag niet worden vergeten dat een aanzienlijk deel van de werknemers (nog steeds) niet over de mogelijkheid daartoe beschikt (34%). Tussen deze twee groepen is het aandeel van de werknemers die af en toe of 1 dag per week telewerken zeer klein geworden. Er is dus een tweedeling tussen twee groepen werknemers:

- de werknemer die zeer vaak kan telewerken, voornamelijk in de tertiaire sector: hoofdzetels, banken, administraties en overheden;
- de werknemer die geen mogelijkheid heeft tot telewerk, dit zijn voornamelijk werknemers in de industrie, gezondheidszorg, transport en onderwijs.

Zoals we reeds hadden aangegeven in de inleiding dragen de cijfers voor 2021 nog de sporen van de covid-crisis. Een belangrijke vraag is of de hoge niveaus van telewerk die in 2021 zijn waargenomen, zullen worden gehandhaafd. Dit zal waarschijnlijk het geval zijn gezien het tijdelijke telewerkbeleid in veel bedrijven en overheden post-covid definitief werd gemaakt.

³Deeltijds werk zorgt dat het gemiddelde lager ligt dan 5 dagen per week

Figuur 2. Verdeling van werknemers volgens het aantal dagen telewerk





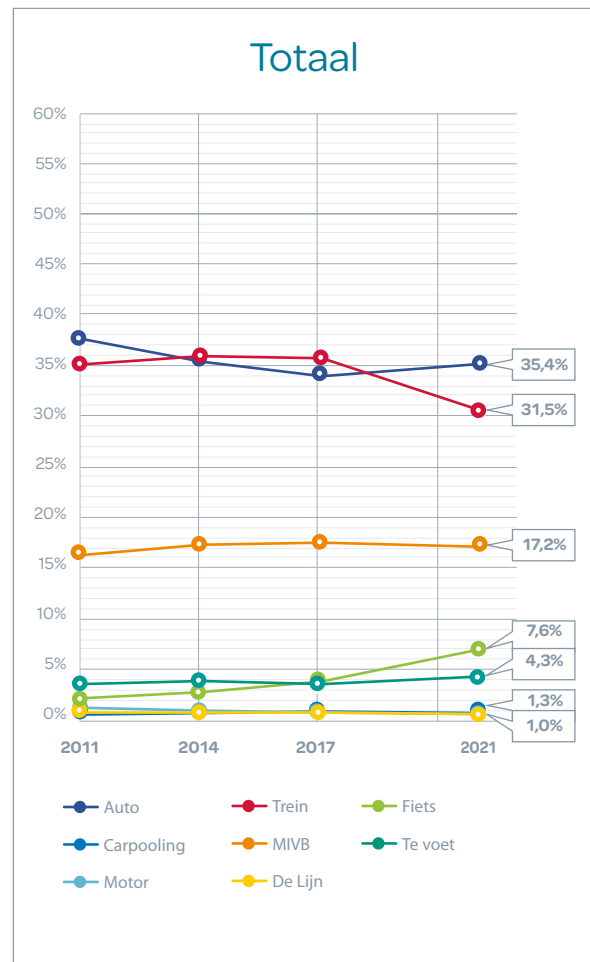
4. EVOLUTIE VAN DE MODALE VERDELING

We hebben zonet aangetoond dat telewerk toeliet een derde van de woon-werkverplaatsingen te vermijden. Welke vervoerswijzen worden gebruikt bij de overige tweederde verplaatsingen?

Ook hier heeft de covidcrisis de nodige veranderingen teweeggebracht: Tussen 2011 en 2017 viel er een dalende trend te bespeuren van het autogebruik ten gunste van het openbaar vervoer (lichte stijging) en de fiets (sterke stijging). In feite had de trein de auto onttroond als belangrijkste vervoerswijze.

De afgelopen periode (2017-2021) markeert een belangrijk keerpunt: het aandeel van het openbaar vervoer - met name dat van de trein - is sterk gedaald, de auto is licht gestegen en staat nu weer op de eerste plaats en tenslotte is de toename van het gebruik van de fiets verder versneld: het aandeel fietsers is gestegen van 4,4% naar 7,6%, een stijging van 75% in 4 jaar!

De covidcrisis heeft uiteraard een rol gespeeld bij deze ontwikkelingen, aangezien we weten dat het openbaar vervoer om gezondheidsredenen enigszins is opgegeven ten gunste van individuele vervoerswijzen zoals de auto en de fiets. Bovendien hebben de lockdown en het telewerk de auto opnieuw in trek gemaakt door plaats vrij te maken op de wegen en op de bedrijfsparkings. Ook de fiets heeft geprofiteerd van de vermindering van het autoverkeer, aangezien tijdens de lockdownperiode een deel van de openbare weg (definitief) werd weggenomen van de auto.



Figuur3. Modale aandelen van alle BVP-werknemers



Het is nog interessanter om de evolutie van de vervoerswijzen in functie van de woonplaats van de werknemers te vergelijken aangezien deze een zeer belangrijke invloed heeft op het verplaatsingsgedrag. Om het eenvoudig te houden werden de werknemers in twee groepen verdeeld: zij die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen en zij die daarbuiten wonen (ook 'pendelaars' genoemd).

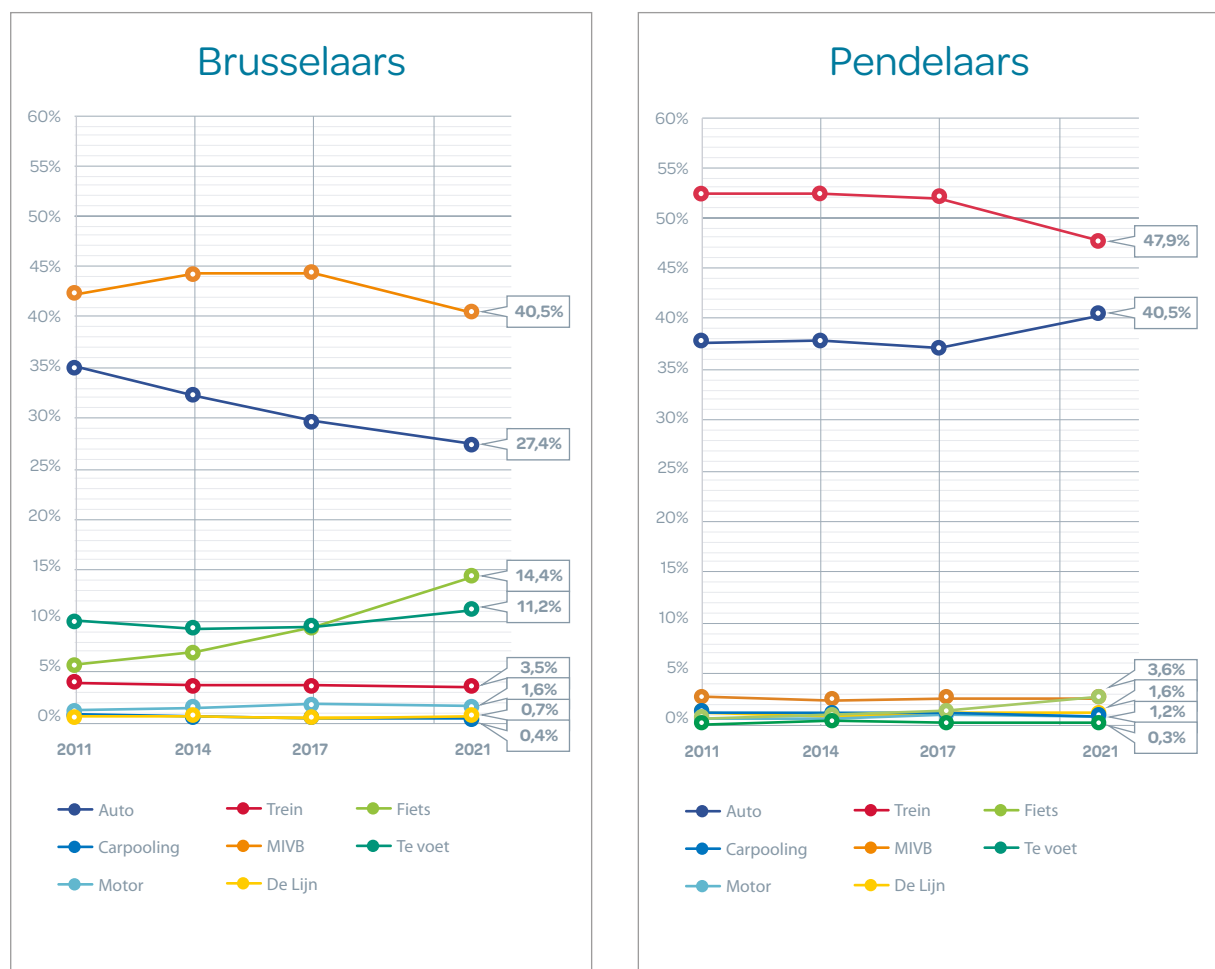
We merken op dat in 2011 het aandeel automobilisten zeer gelijkaardig was bij de Brusselaars (35%) en de pendelaars (38%), maar dat dit op zeer uiteenlopende wijze is geëvolueerd. Aan de kant van de Brusselaars is het aandeel automobilisten blijven dalen, ook tijdens de covidcrisis, tot 27,4% in 2021. Het is alleen bij de pendelaars dat we een terugkeer naar de auto waarnemen gedurende de laatste periode, na een status quo dat sinds 2011 was blijven bestaan. Wat Brussel betreft, is het gebruik van de MIVB, dat sinds 2011 de neiging vertoonde toe te nemen, gedurende de laatste periode sterk gedaald.

De Brusselaars hebben massaal gekozen voor actieve vervoerswijzen: fietsen is nu goed voor meer dan 14% van hun modale aandeel en stappen voor 11%.

Ook bij pendelaars is het gebruik van de fiets sterk toegenomen, ondersteund door de ontwikkeling van de elektrische fiets en speed pedelecs waarmee grotere afstanden kunnen worden afgelegd. De fiets, die in 2011 nog zeer marginaal was (1%), vertegenwoordigde in 2021 een modaal aandeel van 3,6% van het inkomend pendelverkeer, ofwel bijna een verviervoudiging. De trein heeft een omgekeerde evolutie gekend dan die van het pendelverkeer met de auto: een status quo tussen 2011 en 2017 en vervolgens een daling tijdens de covidcrisis. We zullen pas in 2024 weten of de terugkeer naar de auto ten koste van de trein een voorbijgaand fenomeen is.

Het is duidelijk dat de Brusselse werknemers de "motor" vormen van de modal shift sinds 2011. De evolutie van een alternatief mobiliteitsaanbod, de inrichtingswerkzaamheden ten gunste van de meer duurzame vervoerswijzen en de steeds kleinere plaats die de auto in Brussel inneemt zijn evenwel factoren die verklaren waarom steeds meer Brusselaars de auto laten staan.

Figuur 4. Modale aandelen van de Brusselaars en de pendelaars





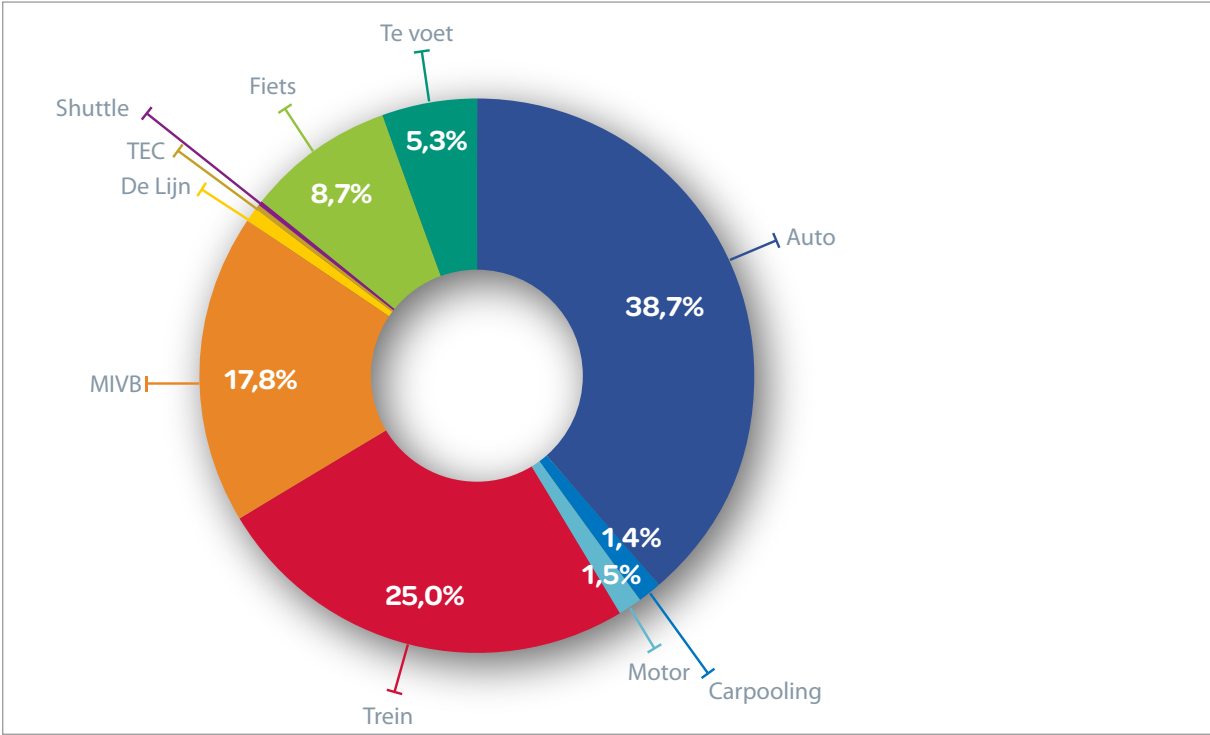
Is de modale verdeling van de werknemers een goede indicator?

Tot 2017 was het gemiddelde aantal telewerkdagen per week zeer laag (zie punt 3). De verdeling van de werknemers volgens hun verplaatsingswijze was dus een goede indicator, aangezien het aantal verplaatsingen en het aantal werknemers bijna gelijk waren.

Nu een derde van de verplaatsingen wordt 'vermeden', verschillen het aantal reizen en het aantal werknemers, wat tot een vertekening kan leiden als één categorie werknemers meer telewerkt. De gegevens van het BVP worden echter verzameld voor het voltallige personeel van een onderneming, zodat uit deze bron niet bekend is of telewerk gelijkmatig verdeeld is. Aan de hand van de mobiliteitsenquêtes onder werknemers kan dit verschijnsel echter worden ingeschat.

Hieruit blijkt dat treingebruikers, voor het merendeel pendelaars, meer telewerken dan gemiddeld (+20%). De gebruikers van de andere vervoerswijzen doen dus allemaal minder aan telewerk dan het gemiddelde: -15% voor de automobilisten, -20% voor de fietsers ... Bijgevolg, als we de modale verdeling dus schatten in termen van het aantal verplaatsingen en niet van het aantal werknemers, zou het aandeel van de trein ongeveer 25% bedragen, dat van de auto 38% en dat van de fiets 9%.

Figuur 5. Schatting van de modale verdeling, uitgedrukt in aantal trajecten



5. LIGGING VAN DE ONDERNEMING: EEN BEPALENDE FACTOR

De bestemming van de woon-werkverplaatsing speelt ook een belangrijke rol bij de modale keuze van de werknemers. Om dit te illustreren werd in de vorige balans van de BVP's een methode ontwikkeld waarbij het gewest in drie zones wordt ingedeeld naargelang de mate van bereikbaarheid met het openbaar vervoer: uitstekend, goed en gemiddeld.

Onderstaande tabel toont enerzijds voor de Brusselaars en anderzijds voor de pendelaars het gebruik van de verschillende vervoersmodi in functie van de ligging van hun onderneming in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

We stellen vast dat de locatie van de onderneming belangrijk is voor het aandeel van de autogebruikers onder de Brusselaars. Afhankelijk van het feit of hun onderneming in een centrale wijk ligt dat goed bediend wordt door het openbaar vervoer of in een wijk ligt dat minder goed bediend wordt, varieert het modaal aandeel auto tussen resp. 18% en 41%. De MTB (Metro/Tram/Bus) in Brussel voornamelijk de MIVB; worden uiteraard meer gebruikt om de centrale wijken te bereiken, maar dit aandeel blijft belangrijk in de andere gebieden omdat het MIVB-net het hele regionale grondgebied goed bestrijkt.

We merken op dat de trein door 7% van de Brusselaars wordt gebruikt om naar de best bediende zones te gaan. Fietsen en lopen zijn minder afhankelijk van de ligging.

Het lagere aandeel van actieve vervoerswijzen naar de centrale wijken wordt verklaard door de hoge prestaties van het openbaar vervoer naar dit gebied. In het gebied met een 'goede' bereikbaarheid van het openbaar vervoer bevinden zich de belangrijkste Europese instellingen, waar veel fietsers en voetgangers zijn.

Voor pendelaars is de ligging van de onderneming nog bepalender: het aandeel van de automobilisten varieert met een factor van meer dan 3 tussen de centrale wijken (20% automobilisten) en minder bediende gebieden (66%). Een treinreiziger die in de tweede kroon van Brussel werkt, moet vaak uitstappen in een hoofdstation in het centrum van de stad en zijn of haar reis afmaken met de MIVB (of met de fiets), en deze extra verbinding vormt een groot obstakel. Bedrijven met veel pendelaars hebben veel baat bij een locatie met goede openbaar vervoerverbindingen.

Figuur 6. Modale aandelen van Brusselaars en pendelaars uitgesplitst volgens de openbaar vervoerverbindingen van de onderneming

Woon-plaats	Bereikbaarheid werkplaats met het OV	Auto	Carpooling	Motor	Trein	MTB	Fiets	Te voet
Brusselaars	Uitstekend	18%	0%	2%	7%	56%	12%	5%
	Goed	23%	0%	2%	3%	41%	16%	15%
	Gemiddeld	41%	1%	2%	2%	35%	12%	7%
Pendelaars	Uitstekend	20%	0%	1%	72%	4%	3%	0%
	Goed	38%	2%	1%	49%	6%	4%	0%
	Gemiddeld	66%	3%	1%	20%	4%	4%	0%



6. WAT MET DE INTERMODALITEIT EN DE MULTIMODALITEIT?

De belangrijkste vervoerswijze is een belangrijke indicator, maar niet iedereen gebruikt slechts één vervoerswijze voor zijn woon-werkverkeer en verplaatst zich elke dag op dezelfde manier. Hoe zit het met de andere vervoerswijzen die door de werknemers worden gebruikt?

Hoe gaan ze naar het station, hoe voeren ze het laatste deel van het traject naar hun bedrijf uit vanaf de dichtstbijzijnde halte? (intermodaliteit⁴)

Gebruiken ze elke dag dezelfde vervoerswijzen (multimodaliteit⁵)?

Deze vragen kunnen worden beantwoord via de mobiliteitsenquêtes die bedrijven bij hun werknemers houden.

De twee onderstaande diagrammen geven de modi weer die worden gebruikt aan het begin van de keten, vanaf de woning (voortraject) en aan het eind van de keten om de bedrijfssite te bereiken (natraject).

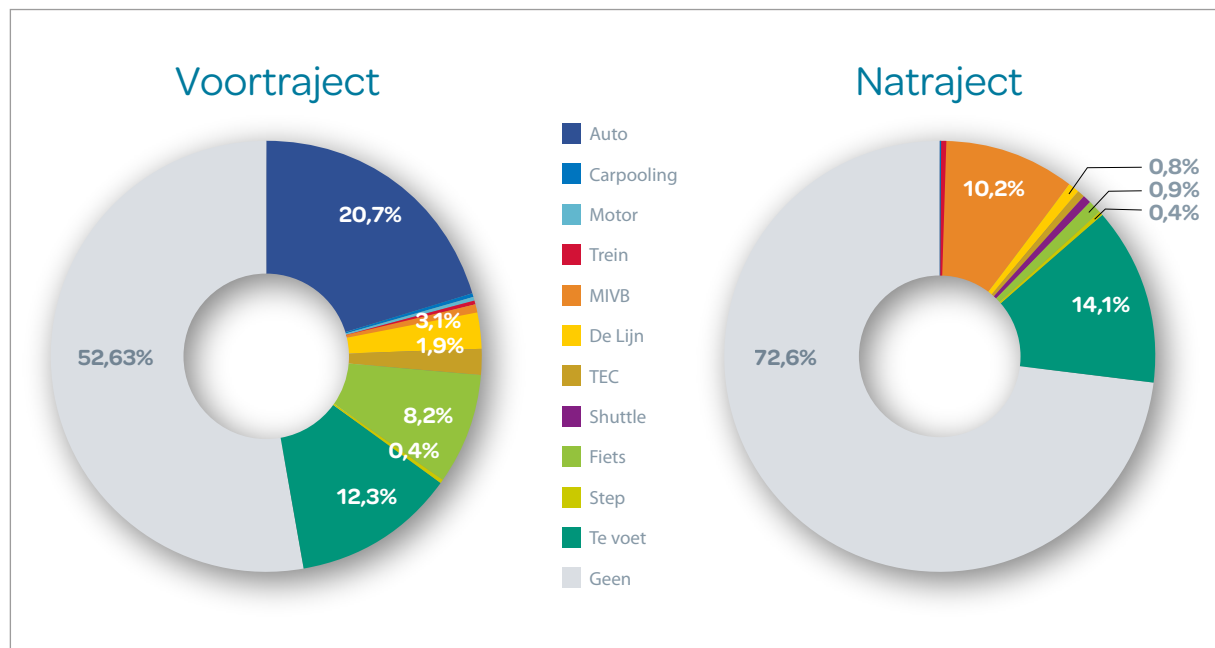
Wanneer er geen voor- of natraject is, betekent dit dat de belangrijkste vervoerswijze wordt gebruikt van 'deur tot deur', wat vaak het geval is voor fietsen, auto's of motorfietsen. In totaal is 47% van de werknemers 'monomodus' en maakt dus geen gebruik van intermodaliteit tijdens het woon-werkverkeer. Dit percentage stijgt zelfs tot 60% wanneer we stappen uitsluiten als voor- of natraject.

Het meest gebruikelijke voortraject is de auto om naar het station te gaan en verder te gaan met de trein (de combinatie van auto en MIVB is zeer marginaal). Ook de fiets als vervoermiddel voor het voortraject wordt veel gebruikt (vooral in Vlaanderen), meer dan De Lijn en de TEC samen. Fietsen wordt echter niet veel gebruikt als natraject. Na een treinreis, bijvoorbeeld, krijgen stappen en de MIVB de voorkeur.

⁴ Intermodaliteit is het gebruiken van meer dan één vervoerswijze tijdens één traject.

⁵ Multimodaliteit is de keuze hebben tussen verschillende vervoerswijzen om van punt A naar punt B te gaan.

Figuur 7. Modale aandelen voor voor- en natrajecten



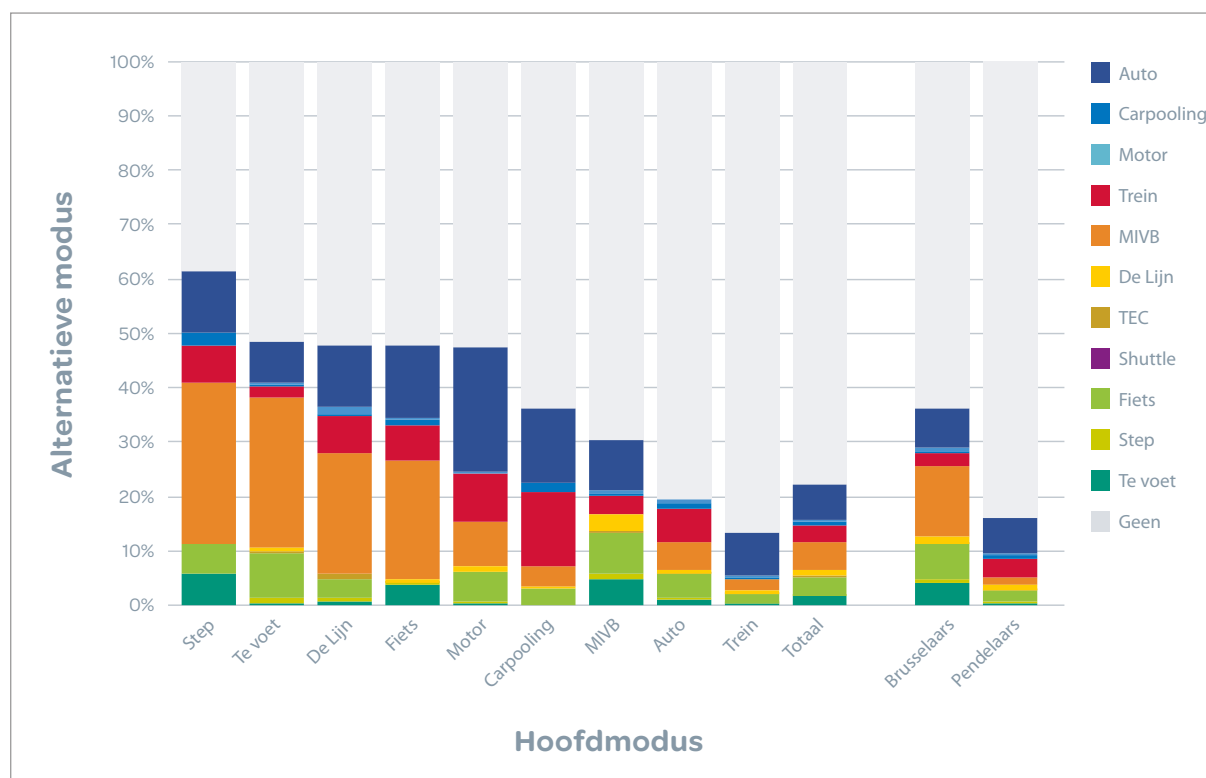
Ongeveer acht op de tien werknemers gebruiken steeds hetzelfde vervoermiddel om naar hun werk te gaan. Multimodaliteit is dus nog steeds een marginaal verschijnsel voor het woon-werkverkeer, althans wat de hoofdmodus betreft (de manier om naar het station te gaan is zeker aan meer variaties onderhevig maar de afwisseling van het vervoermiddel voor het voortraject is niet gemeten in de mobiliteitsenquêtes). Er kan worden vastgesteld dat pendelaars, die minder alternatieven hebben, zeer weinig van hoofdvervoermiddel veranderen, in tegenstelling tot de Brusselaars, die meer mogelijkheden hebben. We merken op dat de grens tussen trein en auto niet vaak wordt overschreden; weinig mensen wisselen tussen deze twee vervoermiddelen.



Veel gebruikers van actieve vervoerswijzen (steps, fietsen en lopen) maken regelmatig gebruik van de MIVB als alternatief voor hun gebruikelijke vervoerswijze, met name omwille van het weer. Motorrijders gebruiken vaker de auto als alternatief dan de fiets of het openbaar vervoer. Merk op dat wanneer carpoolers een andere vervoerswijze gebruiken, ze de trein boven de auto verkiezen.

⁶Altijd betekent minstens 10 maanden per jaar of vier dagen per week.

Figuur 8. Vaak gebruikte alternatieve vervoerswijzen volgens de hoofd wijze of woonplaats



7. DE INVLOED VAN DE ACTIVITEITENSECTOR

De verschillende sectoren hebben zeer uiteenlopende mobiliteitsprofielen. In het algemeen is het autogebruik in de overheidssector lager dan in de privésector. Dit kan worden verklaard door een combinatie van factoren zoals: gunstige ligging ten opzichte van het openbaar vervoer, volledige terugbetaling van het openbaar vervoer, geen terugbetaling van de auto, geen bedrijfswagens. Aan de andere kant van het spectrum staan de hoofdzetels van grote bedrijven, waar de auto goed is voor twee derde van het woon-werkverkeer, een sector waarin 60% van de werknemers een bedrijfswagen heeft. De auto wordt ook meer gebruikt in sectoren waar mensen in shiften werken, zoals de gezondheidszorg of de industrie.

De trein wordt veel gebruikt in sectoren waar veel pendelaars werken. In sectoren met een meer Brusselse jobpool kiezen de werknemers van nature voor de vervoerswijzen op 'korte afstand': Metro/Tram/Bus, fietsen en lopen.

De MTB's worden het meest gebruikt door lokale en regionale overheden (in het laatste geval krijgen de werknemers standaard een MIVB-abonnement). Het modale aandeel van de fiets bereikt 15% voor het personeel in het hoger onderwijs en de Europese instellingen. We wijzen er wel op dat het hoger onderwijs niet de meest geconcentreerde jobpool is. Het massale gebruik ervan houdt dan ook verband met het sociaal-economische profiel van de werknemers en een zekere fietscultuur die wordt ondersteund door een intern mobiliteitsbeleid ten gunste daarvan. Stappen komt het meest voor bij werknemers van de Europese instellingen en de lokale overheden, de twee sectoren met de meeste lokale aanwervingen.

⁷In de gedetailleerde cijfers van de BVP's 2017 is de gemiddelde woon-werkafstand per bedrijfstak te zien: <https://environnement.brussels/media/1833/download?inline>

Figuur 9. Modale verdeling per activiteitssector

	Auto	Carpooling	Motor	Trein	MTB	Fiets	Te voet
Instanties van het BHG	14%	1%	2%	36%	31%	13%	3%
Federale instanties	15%	1%	1%	66%	12%	4%	1%
Instanties van de Fédération W-B	18%	1%	1%	49%	25%	5%	2%
Hoger onderwijs	27%	0%	1%	31%	20%	15%	5%
Europese instellingen	28%	1%	2%	14%	25%	15%	15%
Banken en verzekeringen	29%	1%	1%	49%	16%	3%	1%
Gemeentebesturen/ OCMW's	29%	1%	2%	15%	32%	11%	11%
Water & energie	38%	1%	1%	37%	13%	8%	1%
Transport & Logistiek	44%	1%	5%	20%	21%	5%	4%
Politie	48%	4%	4%	28%	7%	8%	1%
Media	52%	1%	2%	19%	12%	10%	3%
Industrie	53%	22%	2%	5%	7%	4%	1%
Gezondheidszorg	55%	1%	1%	12%	22%	7%	3%
Hoofdkantoren private sector	67%	0%	0%	20%	9%	3%	1%





8. DE ANDERE SOORTEN VERPLAATSINGEN

We hebben het woon-werkverkeer hierboven uitvoerig behandeld. Ondernemingen en overheden genereren echter ook andere verplaatsingen: bezoekers, professionele verplaatsingen vanaf de site, leveringen, enz. Wat is het volume van deze verschillende stromen?

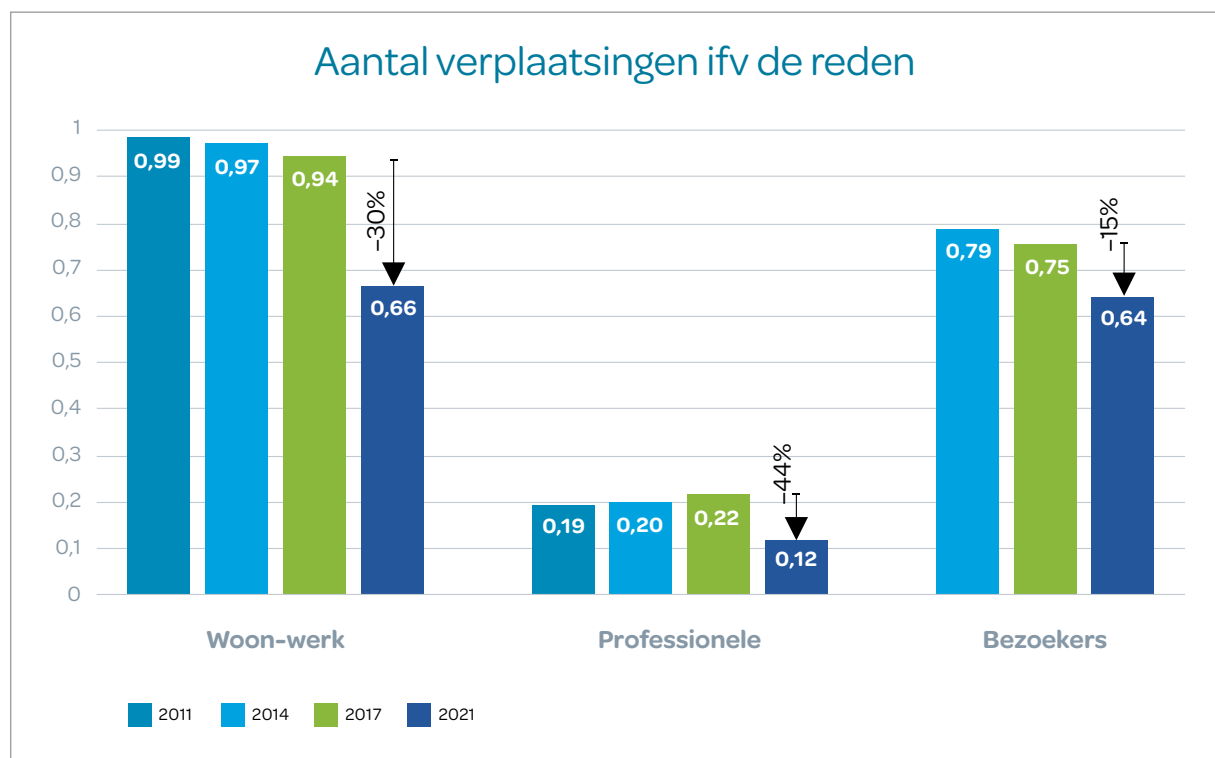
Leveringen worden niet langer geteld via de BVP's. In 2017 vertegenwoordigden zij bijna 14.000 verplaatsingen per dag voor de 473 BVP-sites die in de gegevensbalans werden bestudeerd.

Het aantal door bezoekers gegenereerde verplaatsingen is vrij hoog, met een gemiddelde van 0,64 bezoekersverplaatsingen per werknemer. De definitie van bezoekers moet in ruime zin worden begrepen als elke persoon die naar de site komt en die geen deel uitmaakt van het personeel.

Het gaat dus ook om studenten in een onderwijsinstelling, klanten in een winkel of patiënten in een ziekenhuis. Gelet op deze profielen is het duidelijk dat de daling van het aantal verplaatsingen na covid (-15%) minder groot is dan voor de woon-werkverplaatsingen (-30%).

Hetzelfde kan niet worden gezegd van professionele verplaatsingen, die zijn afgenomen door het wijdverbreide gebruik van videoconferenties. Het aantal professionele verplaatsingen is tussen 2017 en 2021 bijna gehalveerd (-44%) tot ongeveer 1 verplaatsing per dag per 10 werknemers.

Figuur 10. Aantal verplaatsingen in functie van de reden





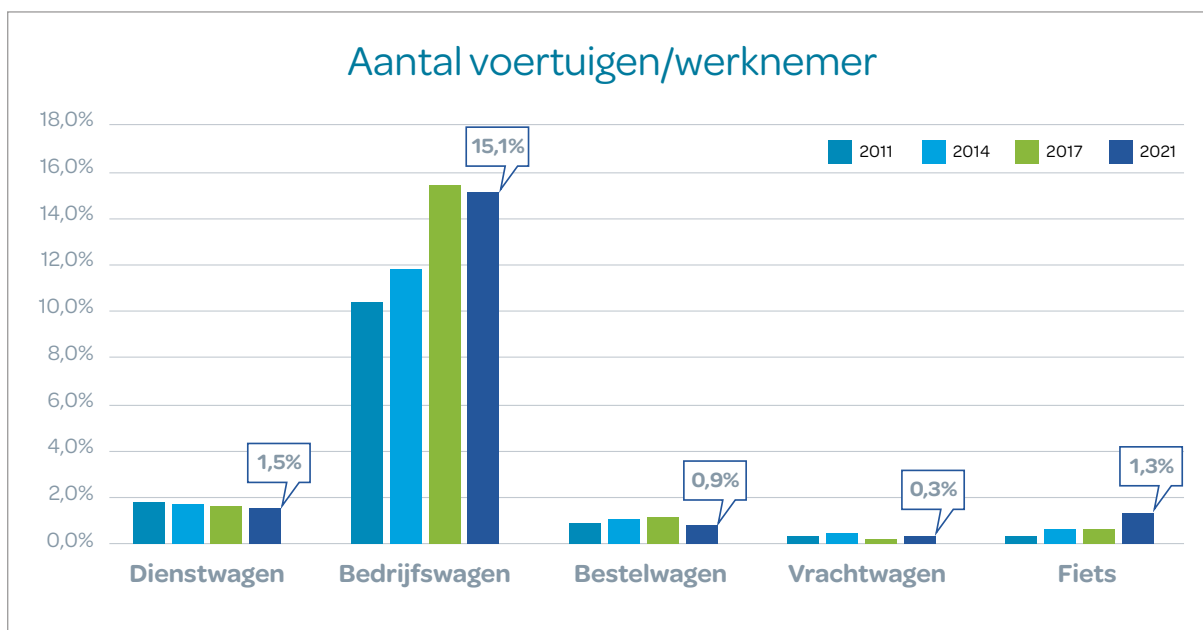
9. DE VOERTUIGENPARKEN

Zoals hierboven vermeld is de terbeschikkingstelling van bedrijfswagens een van de factoren die de grote sectorale verschillen in de modale verdeling verklaren. Hoe is dit verschijnsel geëvolueerd?

Sinds 2017 is het aandeel werknemers met een bedrijfswagen gestabiliseerd op ongeveer 15%, na een sterke stijging tussen 2011 en 2017. Achter dit gemiddelde gaan enorme verschillen tussen de sectoren schuil: de overheidssector biedt bijna geen bedrijfswagens aan (tussen 0% en 2%), terwijl 60% van de werknemers in grote bedrijven in de privésector er gebruik van maakt en meer dan 45% in de banken- en verzekeringssector en de water- en energiesector.

Er is echter wel goed nieuws wat betreft duurzame mobiliteit: de sterke toename van bedrijfsfietsen waarvan het aandeel stijgt van 0,6% in 2017 naar 1,3% in 2021. Het bedrijfsfietsenpark, dat vroeger uitsluitend bestond uit dienstfietsen (bestemd voor professionele verplaatsingen), wordt steeds vaker ter beschikking gesteld van werknemers voor hun woon-werkverkeer, met name via leasing. De toename wordt ook gedreven door het succes van elektrische fietsen, die 45% van het bedrijfsfietsenpark uitmaken.

Figuur 11. Grootte van de voertuigenparken van bedrijven afhankelijk van het type voertuig



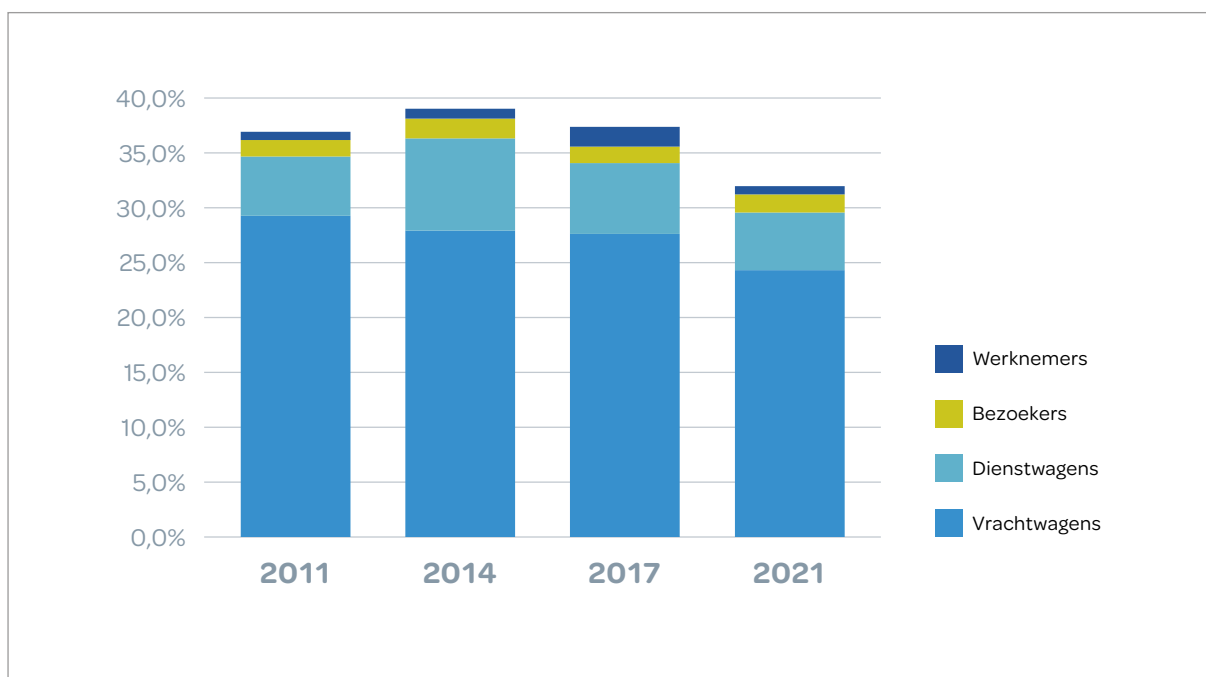
10. AUTOPARKINGS

Een andere beslissende factor bij de modale keuze is de beschikbaarheid van een veilige parkeerplaats op de plaats van bestemming.

Het aantal plaatsen dat bedrijven aan hun werknemers en bezoekers aanbieden, bleef redelijk stabiel tot 2017 maaris de afgelopen periode sterk gedaald. Deze evolutie is waarschijnlijk te verklaren door een combinatie van verschillende factoren: In de eerste plaats maakt de toename van het telewerken een rationalisering en dus een vermindering van de kantoorruimte en de parkeercapaciteit mogelijk, aangezien er minder werknemers tegelijkertijd aanwezig zijn. Boven-

dien maakt de uitvoering van een intern parkeerbeleid het ook mogelijk de bezetting van de parkeerplaatsen beter te controleren en de volumes eventueel te rationaliseren. Ten slotte zijn er ook beperkende regionale beleidsmaatregelen, met name het parkeerluik van het BWLKE, dat specifiek gericht is op de vermindering van de parkeercapaciteit in kantoorgebouwen.

Figuur 12. Aantal parkeerplaatsen per werknemer in functie van de toewijzing



11. DE FIETSPARKINGS

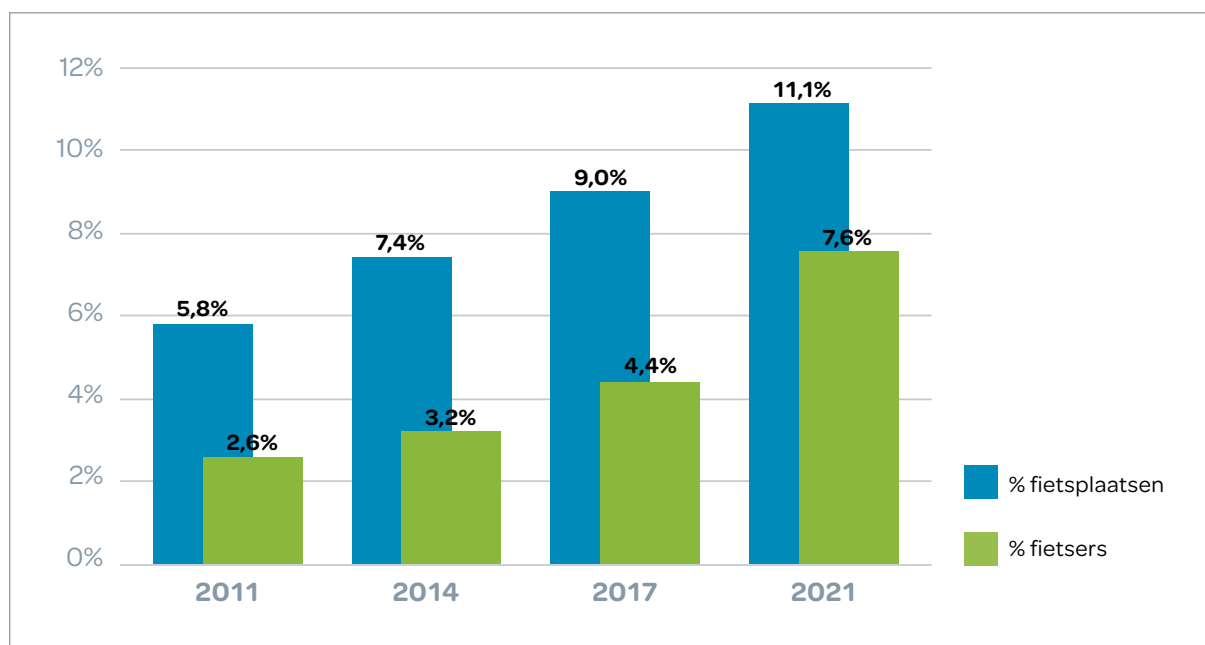
Ook al is de fiets, door zijn grootte en wendbaarheid, gemakkelijker te parkeren dan een auto, vormt het voorzien in voldoende kwalitatieve fietsenstallingen de basis van een goed fietsmobiliteitsbeleid.

Het is dan ook bemoedigend nieuws dat het aantal fietsplaatsen is blijven toenemen tot een gemiddelde capaciteit van 11 plaatsen per 100 werknemers. Deze tendens ondersteunt de toename van het aantal fietsers om voldoende capaciteit te behouden.

Het huidige aantal fietsers overschrijdt de in 2014 voorgestelde capaciteit, hetgeen de sindsdien uitgevoerde inrichtingen, die de opname van nieuwe fietsers mogelijk maken, rechtvaardigt.

Dankzij de nauwgezette opvolging door Leefmilieu Brussel en het overleg met de mobiliteitsverantwoordelijken is ook de kwaliteit van de infrastructuur verbeterd, met als doel de parkings steeds veiliger, praktischer en zichtbaarder te maken en beter aan te passen aan een maximaal aantal fietsmodellen (vouwfietsen, bakfietsen, elektrische fietsen, enz.)

Figuur 13. Modaal aandeel van de fiets en het aantal fietsplaatsen per werknemer



12. MAATREGELLEN TEN BATE VAN DUURZAME MOBILITEIT

We herhalen nogmaals de doelstellingen van het BVP: een actieplan invoeren om duurzame mobiliteit te bevorderen, een modal shift teweegbrengen en het aantal verplaatsingen verminderen.

Daartoe moeten de ondernemingen een hele reeks maatregelen nemen, waarvan in het BVP-formulier een niet-limitatieve lijst wordt voorgesteld. De onderneming moet voor elke actie aangeven of deze bestaat en zo ja, een beschrijving geven. Deze binaire informatie zegt echter niets over de kwaliteit van de uitvoering en het toezicht.

Op een lijst van 41 maatregelen stelden de bedrijven er gemiddeld 13,5 voor in 2011 (33%) en 19,3 in 2021 (47%). De vooruitgang is minder groot tussen 2017 en 2021. Merk op dat het normaal is dat niet alle maatregelen in aanmerking worden genomen omdat zij niet altijd in het profiel van de onderneming passen.

Hieronder hebben we de meest uitgevoerde maatregelen in bedrijven in 2021 opgesomd. We merken op dat veel van de populaire maatregelen betrekking hebben op vergoedingen - met name die voor het openbaar vervoer - en logischerwijs ook op een aantal verplichte maatregelen van het BVP. Meer dan 8 op de 10 ondernemingen bieden hun personeel een volledige terugbetaling van de woon-werkverplaatsingen met de NMBS of MIVB aan⁸. Dit is een belangrijke stimulans gezien de soms hoge prijs van abonnementen, vooral voor treinen. Beter nog, de meeste bedrijven bieden ook een derdebetalersregeling (de werknemer hoeft niets vooraf te betalen) en geen minimumafstand voor terugbetaling, twee factoren die een ander obstakel vormen. In 2021 zal 63% van de ondernemingen de 3 maatregelen gecombineerd aanbieden voor de NMBS (100% terugbetaald + derdebetalersregeling + geen minimumafstand) en 46% voor de MIVB, terwijl dit aandeel in 2011 slechts 44% bedroeg voor de NMBS en 21% voor de MIVB.

Figuur 14. Top 10 van meest geïmplementeerde maatregelen

Fietsvergoeding	92%
Douches voor fietsers	88%
Schrapping minimumafstand Terugbetaling openbaar vervoer	86%
Kleedkamers voor fietsers	84%
100% NMBS-vergoeding	81%
Multimodaal toegangsplan	81%
Gemakkelijk toegankelijke gebouwen voor PBM	79%
Jaarlijkse sensibiliseringsactie	76%
100% MIVB-vergoeding	76%
Derde betaler NMBS	74%

Dit zijn de maatregelen die tussen 2017 en 2021 de meeste vooruitgang hebben geboekt. Er zijn maatregelen om het fietsen te bevorderen, maar ook financiële maatregelen om werknemers te stimuleren niet met de auto naar hun onderneming te rijden: betaald parkeren bij de bestemming voor werknemers, tussenkomst in parkeertarieven bij stations en de mogelijkheid om de bedrijfswagen te combineren met een abonnement voor het openbaar vervoer (eventueel via een mobiliteitsbudget).

Figuur 15. Top 10 van de maatregelen met de grootste toename in de periode 2017 - 2021 (in percentage)

Combinatie van bedrijfswagen en Terugbetaling openbaar vervoer	+13%
Leveringszone	+12%
Bedrijfsfietsen	+11%
Informatie over het BVP en mobiliteit	+9%
100% MIVB-vergoeding	+6%
Fietsvergoeding	+6%
Betalende parking werknemers	+6%
Kleedkamers voor fietsers	+6%
Fietsopleiding	+6%
Fietsmateriaal	+5%
Parkeervergoeding station	+5%

Terwijl sommige maatregelen vooruitgang hebben geboekt, zijn anderen erop achteruitgegaan, met name de meeste maatregelen ten gunste van carpooling, een vervoerswijze die minder relevant is in veel centrale bedrijven met zeer goede openbaar vervoerverbindingen endie minder geschikt is als gevolg van de uitbreiding van telewerken en steeds flexibelere werktijden.

⁸ We wijzen eropdat over terugbetalingsmaatregelen vaak op sectoraal niveau in collectieve arbeidsovereenkomsten wordt onderhandeld.



13. ACTIEPLAN DUURZAAM VLOOT- BEHEER BIJ DE BRUSSELSE OVERHEDEN

De lokale en gewestelijke overheidsinstellingen hebben in het kader van hun bedrijfsvervoerplan een extra verplichting⁹: de opmaak van een actieplan voor een duurzaam vlootbeheer, waarbij een analyse van de samenstelling en het gebruik van de vloot van personenwagens (PW) en voertuigen voor gemengd gebruik (Multi-Purpose Vehicles of MPV's¹⁰) moet gebeuren, evenals het vastleggen van doelstellingen om de milieuprestaties van de vloot te verbeteren¹¹ en maatregelen¹² om deze te bereiken. Van de 54 lokale (gemeenten, OCMW's en OCMW-associaties) en gewestelijke overheden die een BVP moeten opstellen, hebben er 45 een actieplan ingediend in 2022, een responsgraad van 83 % (vergelijkbaar met 2018). Op basis van deze 45 rapporten werden onderstaande analyses opgemaakt.

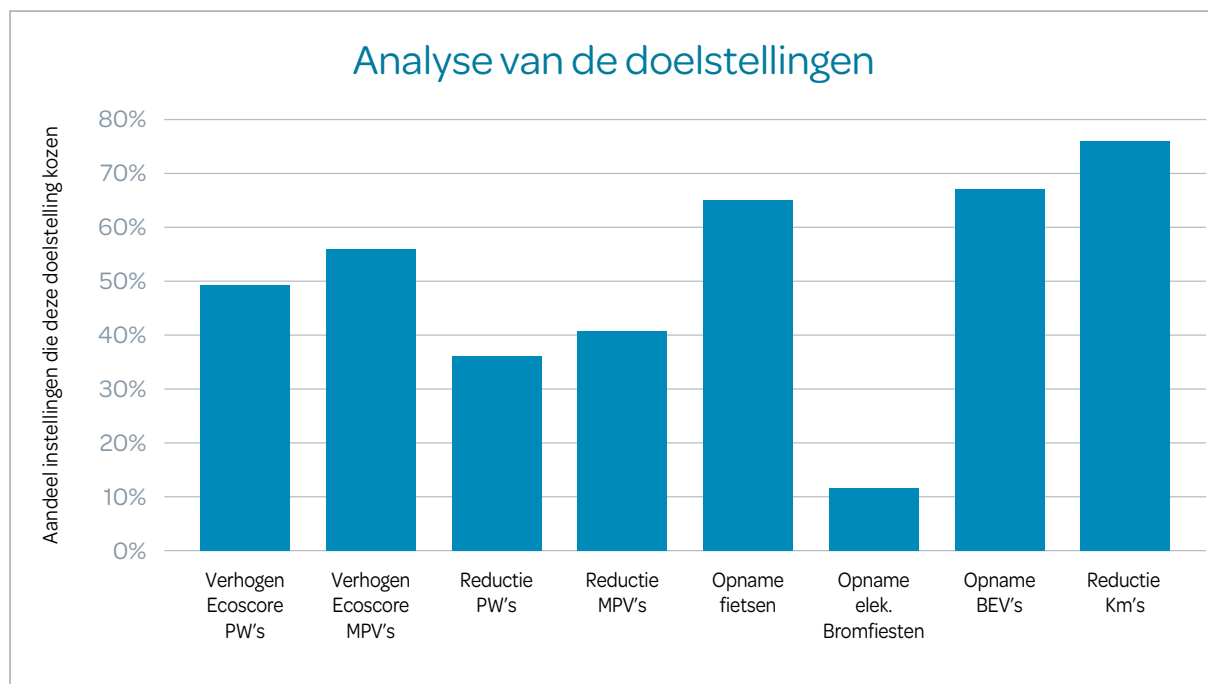
⁹ Het Besluit van 15 mei 2014 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer en ter wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen.

¹⁰ Type Citroën Berlingo, Renault Kangoo

¹¹ Doelstellingen inzake de verbetering van de milieuprestaties, uitgedrukt aan de hand van de gemiddelde Ecoscore van de vloot personenwagens en/of MPV's; de reductie van het aantal gemotoriseerde voertuigen; de opname van (elektrische) fietsen, elektrische bromfietsen en/of elektrische wagens in de vloot; de reductie van het aantal afgelegde voertuigkilometers voor dienstverplaatsingen.

¹² Voor 8 categorieën van maatregelen: aanmoedigen om te wandelen, fietsen of openbaar vervoer te gebruiken voor (dienst)verplaatsingen, opname van elektrische bromfietsen of voertuigen in de vloot, verbetering van de milieuprestaties van de vloot, rationeel gebruik van de (dienst)wagens stimuleren, en tot slot nog algemene maatregelen.

Figuur 16. Aandeel van de Brusselse overheidsinstellingen in de keuze van de afzonderlijke doelstellingen van het actieplan (2021-2024).



Gemiddeld werden 4 doelstellingen geselecteerd per actieplan, waarbij we uit figuur 16 opmaken dat de meeste overheden ervoor kiezen om de kilometers te verminderen, batterij elektrische voertuigen (BEV's) en fietsen op te nemen of ook de Ecoscore te verbeteren. Het minst populair is de opname van elektrische bromfietsen, alsook het reduceren van de vloot (personenwagens en MPV's).

Deze conclusies zijn vergelijkbaar met de actieplannen van 2017 en 2014.

In onderstaande figuur 17 is een samenvatting te vinden van enkele parameters die uit de gegevens van de doelstellingen berekend kunnen worden. Om deze parameters te berekenen werd enkel gebruik gemaakt van de gegevens van instellingen die de respectievelijke doelstellingen gekozen hebben.

Figuur 17. Berekende parameters van de doelstellingen 2021-2024

Doelstellingen 2021-2024	Huidig (2021)	Gepland (2024)	Vershil
Gemiddelde Ecoscore PW	74,3	78,5	+4,1
Gemiddelde Ecoscore MPV's	65,1	71,7	+6,6
Gemiddelde grootte vloot PW	22,2	17,9	-4,3
Gemiddelde grootte vloot MPV	31,3	25,5	-5,8
Gemiddeld aantal fietsen	28,6	34,7	+6,2
Gemiddeld aantal elektrische bromfietsen	2,6	4,4	+1,8
Gemiddeld aantal BEV's	7,9	16,4	+8,5
Gemiddeld aantal jaarlijks afgelegde kms	7430,5	6563,4	-867,1



Quota voor batterij-elektrische voertuigen (BEV)

Sinds 2015 zijn de Brusselse gewestelijke en lokale overheden verplicht om bij aankoop of leasing van personenwagens of MPV's gedeeltelijk over te schakelen op batterij-elektrische voertuigen.

Voor de periode 2018-2020, voor gewestelijke overheden moest ten minste 25% van deze nieuwe voertuigen elektrisch zijn, voor lokale overheden was dit 15%.

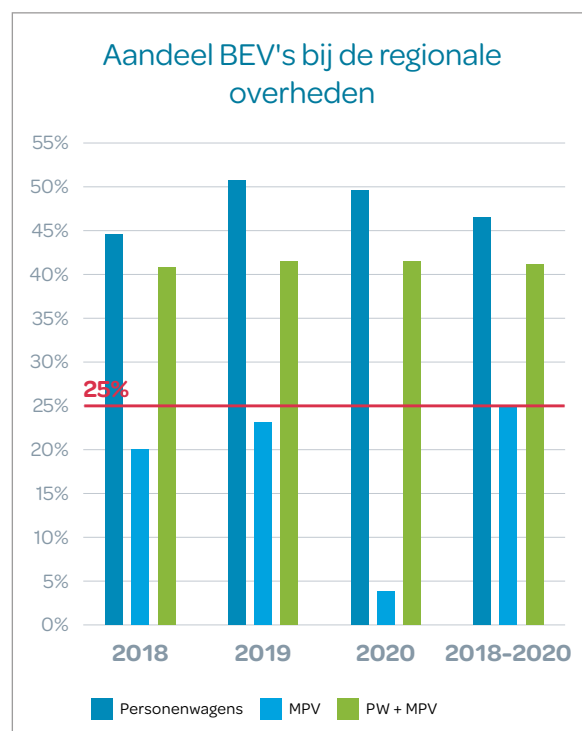
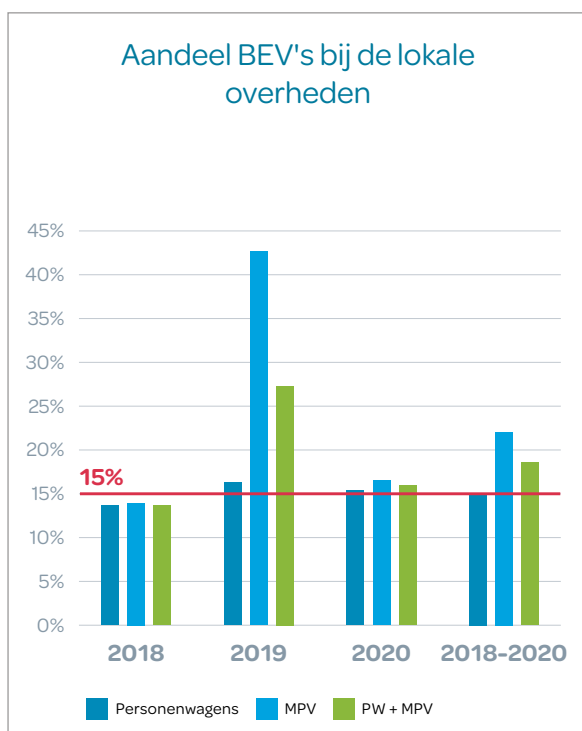
Voor de periode 2021-2024 werd dit opgetrokken naar quota van respectievelijk 65% en 50%. Vanaf 1 januari 2025 zal deze verplichting gelden voor 100% van de nieuwe personenwagens en MPV's. Op basis van de gegevens van de rapporten die Leefmilieu Brussel jaarlijks ontvangt van alle Brusselse overheden m.b.t. de samenstelling van het voertuigenpark, werden onderstaande analyses opgemaakt voor de periode 2018-2020.

Figuur 18 toont aan dat de lokale overheden het 15% quantum bij de nieuwe voertuigen (personenwagens en MPV's) respecteert, met een gemiddelde van 19% BEV's. De personenwagens halen net deze drempel, de MPV's zitten er met een aandeel van 22% BEV's verder boven.



De hogere drempelwaarde van 25% BEV's bij de regionale overheden wordt ruim overschreden voor de onderzochte periode: 41% van de nieuwe 'lichte voertuigen' (personenwagens en MPV's samen) was een BEV, vooral dankzij het hoge aantal nieuwe personenwagens (47% BEV). De quota werden dus voor alle overheden behaald over de periode van 3 jaar. Vanaf 2021 zullen deze echter verstrengen en moeten de overheden de elektrificatie van hun vloten verder versnellen.

Figuur 18. Aandeel van Batterij Elektrische Voertuigen (BEV's) in de nieuw in gebruik genomen voertuigvloeden van de lokale overheden (gemeenten, OCMW's, intercommunales – LINKS) en regionale overheden (kabinetten, parlement en regionale instellingen – RECHTS), met een onderscheid tussen personenwagens (PW) en MPV's, voor de jaren 2018-2020 (afzonderlijk en samen). De rode lijn geeft de minimale quota aan per type overheden.





14. CONCLUSIE

Wat onthouden we van deze editie 2021 van de BVP's?

Ten eerste het feit dat het plaatsvond in een zeer bijzondere context: veel ondernemingen werkten nog onder strikte of gematigde lockdown op het moment dat de gegevens werden verzameld. De waargenomen evoluties moeten derhalve met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. Het volledige effect van de covidcrisis op de mobiliteit van bedrijven zal in 2024 duidelijk worden. Sommige veranderingen zijn echter zo groot dat een terugkeer naar de situatie in 2017 onwaarschijnlijk is.

De explosie van telewerken is het meest opvallende aspect van deze editie. Het aantal telewerkdagen is in 4 jaar tijd meer dan vervijfvoudigd, waardoor een derde van het woon-werkverkeer wordt vermeden. Ook het aantal professionele verplaatsingen is gedaald (-50%) en in mindere mate het aantal bezoekers. Al met al genereren ondernemingen veel minder verplaatsingen dan voorheen.

De opmars van de fiets, die al sinds 2011 aan de gang is, is nog versneld, zowel bij de Brusselse werknemers, van wie het aandeel van de fiets bijna 15% bedraagt, als bij de pendelaars, van wie het gebruik in 4 jaar tijd bijna verdubbeld is (van 1,9% naar 3,6%).

Het autogebruik heeft contrasterende trajecten gevolgd: een daling voor de Brusselaars, die doorgaan met hun structurele afstoting van de auto (het aandeel van de Brusselse huishoudens met een auto daalt voortdurend) en een stijging van het modale aandeel van de pendelaars. We merken op dat de toename van het autogebruik voor pendelaars relatief is: het gebruik van telewerken heeft deze toename grotendeels gecompenseerd, zodat het aantal autogebruikers niet is toegenomen.

Hoewel het gebruik van het openbaar vervoer sinds 2011 licht was gestegen, is het tussen 2017 en 2021 sterk gedaald, met name de trein, die het meest door telewerken wordt getroffen: gebruikers van de trein telewerken meer dan gemiddeld omdat zij lange afstanden afleggen en vooral werken in sectoren die bevorderlijk zijn voor telewerken (kantoorsector). In dit opzicht is er een uitdaging voor de NMBS om de abonnementssystemen te ontwikkelen in de richting van flexibelere formules om zich aan deze nieuwe situatie aan te passen.

Wat het mobiliteitsbeleid van de ondernemingen betreft, onthouden we met name de vermindering van het aantal parkeerplaatsen voor werknemers en bezoekers. Aangezien het aandeel van de automobilisten niet is gedaald, is dit waarschijnlijk een rationalisering en optimalisering van parkeerplaatsen die mogelijk wordt gemaakt door telewerken en wordt gestimuleerd door het parkeerluik van het BWLKE. We merken op dat steeds meer ondernemingen hun werknemers laten betalen voor het parkeren, maar dit is nog niet de norm.

De bedrijfswagen is een belangrijk verschil tussen de privé- en de openbare sector en verklaart deels het duidelijke contrast in het autogebruik tussen deze twee groepen. Het aantal bedrijfswagens, dat tussen 2011 en 2017 met 50% was gegroeid, is niet meer toegenomen. Deze ontwikkeling zou in de volgende balans moeten worden bevestigd. Steeds meer ondernemingen bieden aan om de bedrijfswagen te combineren met alternatieve vormen van mobiliteit, met name het gebruik van het openbaar vervoer.

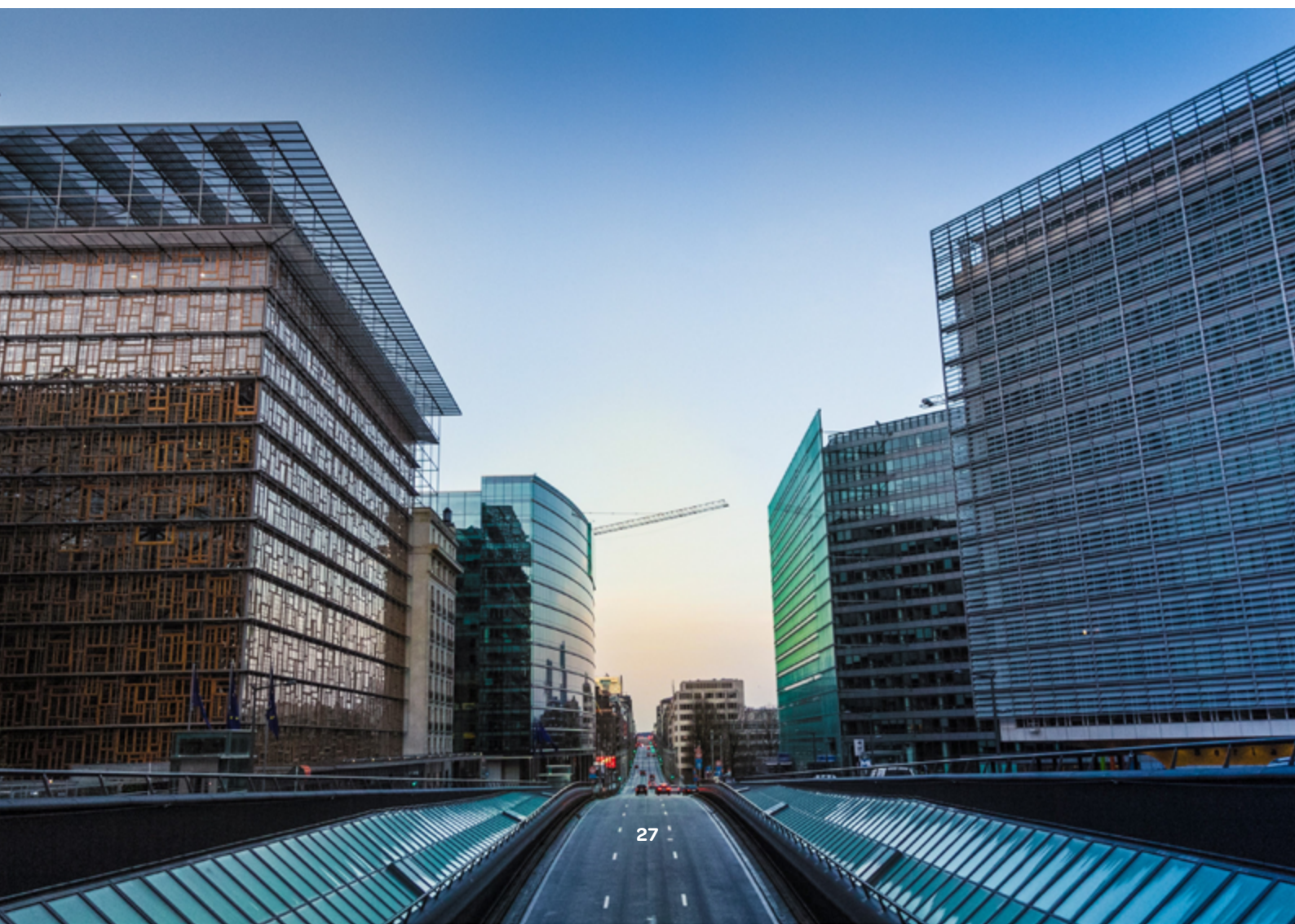
Ten slotte is het aantal door de ondernemingen genomen maatregelen de afgelopen 4 jaar slechts licht gestegen. De BVP's lijken een volwassen stadium te hebben bereikt: de meest relevante maatregelen zijn in de meeste bedrijven ingevoerd en het is nu aan de mobiliteitsmanagers om ze tot leven te brengen en de duurzame mobiliteitsdynamiek binnen hun organisatie te bestendigen.

Wij stellen vast dat naast de BVP's alle ondersteunende diensten en de voorgestelde continue opleidingen van het gewest nog nooit zo succesvol zijn geweest: The Bike Project, opleidingen voor mobiliteitsmanagers, ondersteuning op maat door de Mobility & Fleet Facilitator, webinars en bedrijfsbezoeken, ... Het thema duurzame mobiliteit staat dus meer dan ooit op de agenda van de grote Brusselse ondernemingen.

Om steeds meer ondernemingen ertoe aan te zetten een vervoersplan op te stellen en zoveel mogelijk partners bij de opstelling ervan te betrekken, onderzoekt de Brusselse regering momenteel twee wijzigingen in de wetgeving betreffende de BVP's:

- In geval van niet-indiening van het BVP of niet-naleving van enig aspect van de wetgeving (met name verplichte maatregelen) kunnen sancties worden opgelegd. We betreuren dan ook, ondanks het verplichte karakter van het BVP, een percentage van ongeveer 15% niet-ingediende BVP's tijdens de twee laatste periodes (een cijfer dat stijgt), wat niet goed is voor ondernemingen die "het spel meespelen".
- Het overleg over het BVP met de sociale partners zal verplicht worden gesteld om hen bij het proces te betrekken en de bezinning over mobiliteit te verbreden.

Wij vertrouwen erop dat deze twee veranderingen in de toekomst tot nog relevantere resultaten zullen leiden. We zien elkaar terug in 2024 voor de volgende BVP-oefening en 2025 voor de eerste resultaten!





Redactie & Coördinatie:

Gaston Bastin (Leefmilieu Brussel)

Ver. uit. :

Leefmilieu Brussel
Havenlaan 86C/3000
Brussel 1000 Bruxelles

Wettelijk depot: D/2023/5762/05

© Leefmilieu Brussel - Mei 2023

