

Bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Balans van de situatie in 2017





Inhoud

1	Context	5
1.1	De verplichting	5
1.2	De bedrijfsvervoerplannen 2017	6
2	Woon-werkverplaatsingen	11
2.1	Evolutie van de vervoerswijzen	11
2.2	Vervoerswijzen in functie van de OV-bereikbaarheidszones	12
2.3	Verdeling van de vervoerswijzen in functie van de woonplaats	13
2.4	Vervoerswijzen per activiteitensector	15
3	Parkeergelegenheid en bedrijfswagens	17
3.1	Evolutie van het gebruik van bedrijfswagens	17
3.2	Parkeergelegenheid per locatie en per sector	18
4	Verplichte maatregelen	21
4.1	De acht verplichte maatregelen	21
4.2	Mobiliteitsbudget	22
4.3	Fietsenstallingen	24
5	Andere maatregelen	25
5.1	Sensibilisering en informatie	26
5.2	Infrastructuur en diensten	27
5.3	Financiële stimulansen	28
5.4	Telewerk	29
6	Besluit	30
7	Online gegevens	31
8	Bijlage	31

BVP – Bedrijfsvervoerplan

BHG – Brussels Hoofdstedelijk Gewest

OV – Openbaar vervoer

MTB – Metro – Tram – Bus (MIVB, De Lijn, TEC)



1. Context

Dit rapport vormt een beknopt overzicht van de informatie die in het kader van de verplichting inzake bedrijfsvervoerplannen is verzameld in 2017. Het hoofddoel is de evoluties rondom de gewoonten van mobiliteit toe te lichten en de veranderingsfactoren aan te duiden. Hiertoe put dit document uit de eerdere rapporten die door Leefmilieu Brussel zijn opgesteld over de bedrijfsvervoerplannen opgesteld in [2011](#) en [2014](#) zonder de inhoud ervan te herhalen. Dit rapport verwijst naar de reeds uitgediepte gegevens, terwijl tegelijk wordt gefocust op de nieuwe elementen. Deze analyses zijn interessant voor:

- Ondernemingen en overheidsdiensten, al dan niet onderworpen aan de verplichting
- De overheden belast met mobiliteit, ruimtelijke ordening en economie
- De sociale partners
- Studiebureaus, universitaire instellingen en andere mobiliteitsdeskundigen

Welke informatie moet een bedrijf in zijn BVP vermelden? Het bedrijf moet online een formulier invullen dat het volgende omvat:

- Een diagnostiekgedeelte waarin gegevens verzameld worden over de diverse facetten van de mobiliteit van het bedrijf en zijn werknemers.
- Een «actieplan»-gedeelte dat focust op de geplande maatregelen ter bevordering van duurzamere en beter op de behoeften afgestemde mobiliteit.

1.1 DE VERPLICHTING

Het BVP is meer dan een aanbeveling: het gaat om een verplichting die in 2004 binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is ingevoerd. Het maakt voorwerp uit van een gewestelijk besluit¹ en had aanvankelijk betrekking op alle Brusselse ondernemingen – zowel overheids- als privébedrijven – met meer dan 200 werknemers op een en dezelfde site. In 2011 werd de BVP-verplichting uitgebreid tot alle bedrijven en overheidsdiensten met meer dan 100 medewerkers op dezelfde site. Concreet betekent dit dat ze om de drie jaar een BVP moeten indienen bij Leefmilieu Brussel. Ze zijn ook verplicht om een aantal maatregelen in te voeren. Dit rapport maakt de analyse op van de BVP's die moesten opgemaakt voor de situatie op 30/06/2017 en worden ingediend uiterlijk op 31/01/2018.

Sinds de invoering van de BVP-verplichting werden 4 rapporten opgesteld die een analyse opmaakten van de ontvangen vervoerplannen in 2006, 2007, 2011 en in 2014. Deze rapporten kunnen op de [website van Leefmilieu Brussel](#) worden geraadpleegd. Dit rapport van de BVP's van 2017 belicht de voornaamste ontwikkelingen die sinds 2011 zijn geobserveerd en brengt de voornaamste trends van het referentiejaar 2017 in beeld. Ze verwijst regelmatig naar de balansen van 2011 en 2014 waar het gaat om analyses die ook in 2017 nog actueel waren. Ze gaat ook vergezeld van de statistische gegevens die online kunnen worden geraadpleegd en die regelmatig worden bijgewerkt in functie van de meest recente bij Leefmilieu Brussel ingediende dossiers.

MEER INFORMATIE

Het Centrum voor Sociologisch Onderzoek (CES) van de Université Saint-Louis - Bruxelles biedt een aanvullende analyse in het [6^e cahier de l'Observatoire de la mobilité](#), dat gewijd is aan de woon-werkverplaatsingen in verband met het BHG.

Site

Het gaat om een gebouw of een groep gebouwen die op minder dan 500 meter wandelen van elkaar liggen.

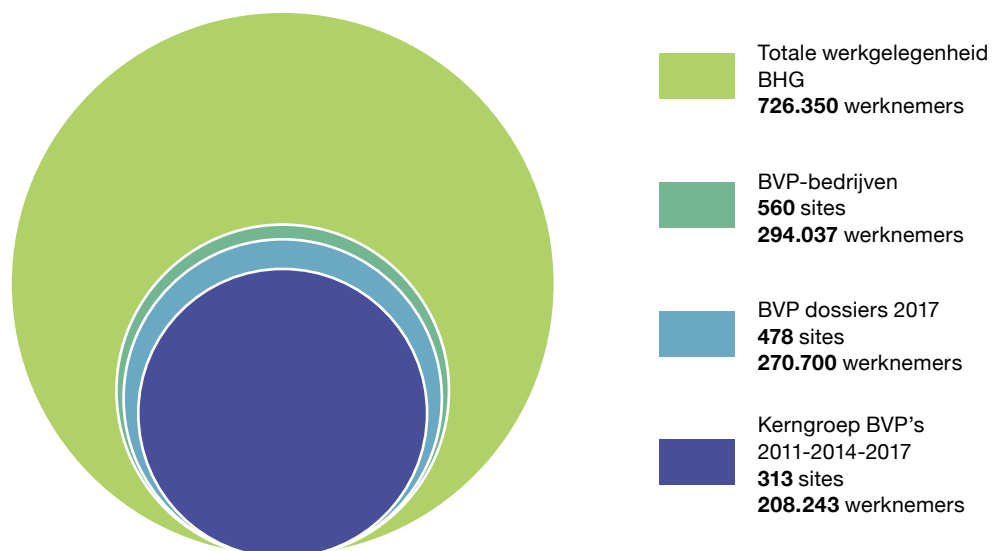
¹ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bedrijfsvervoerplannen van 1 juni 2017

1.2 DE BEDRIJFSVERVOERPLANNEN VAN 2017

Sites en werknemers

Figuur 1 - Betrokken aandeel van de tewerkstelling en omvang van de BVP gegevens

40%
van de werknemers in het
BHG valt onder een BVP.



Op 20 december 2018 waren 478 BVP-dossiers met geldige gegevens bij Leefmilieu Brussel ingediend (het antwoordpercentage van de BVP-plichtige bedrijven bedroeg 85%). 313 dossiers bevatten volledige en samenhangende gegevens voor de drie meest recente verplichtingen (2011, 2014 en 2017).

In dit rapport zijn de gegevens van deze 478 bedrijven gebruikt voor analyses van de situatie in 2017 en is voor de ontwikkelingen sinds 2011 gebruikgemaakt van de gegevens van de “kerngroep” van 313 bedrijven.

Locatie van de werknemers

65,1% van de werknemers binnen BVP-plichtige bedrijven woont buiten Brussel. Dit cijfer is tijdens de drie meest recente verplichtingen stabiel gebleven. Werknemers van buiten het BHG zijn binnen de BVP-bedrijven oververtegenwoordigd: bij BVP-bedrijven woont 2/3 van de werknemers buiten Brussel, terwijl dat voor alle werknemers in het BHG slechts 50% is.

De gemiddelde afstand in vogelvlucht tussen de woning en het werk van de werknemers van BVP-bedrijven is 24,4 km.

Locatie van de bedrijven

In Brussel bestaan twee benaderingen in de locatiekeuze van een bedrijf naast elkaar:

- Gebruikmaken van een efficiënte treinverbinding gecombineerd met gemakkelijke toegang tot de metro: een grote concentratie bedrijven is daarom gevestigd op de noord-zuidas, in de buurt van de stations Brussel-Noord, -Centraal en -Zuid, aan de oostelijke zijde van de Kleine Ring bij Madou, bij de Hallepoort en langs de as van de Wetstraat tot aan Schuman.
- Beantwoorden aan een behoefte aan ruimte: bedrijven zoals ziekenhuizen en industriebedrijven kiezen eerder voor een locatie nabij de ring of de grote verkeerswegen.

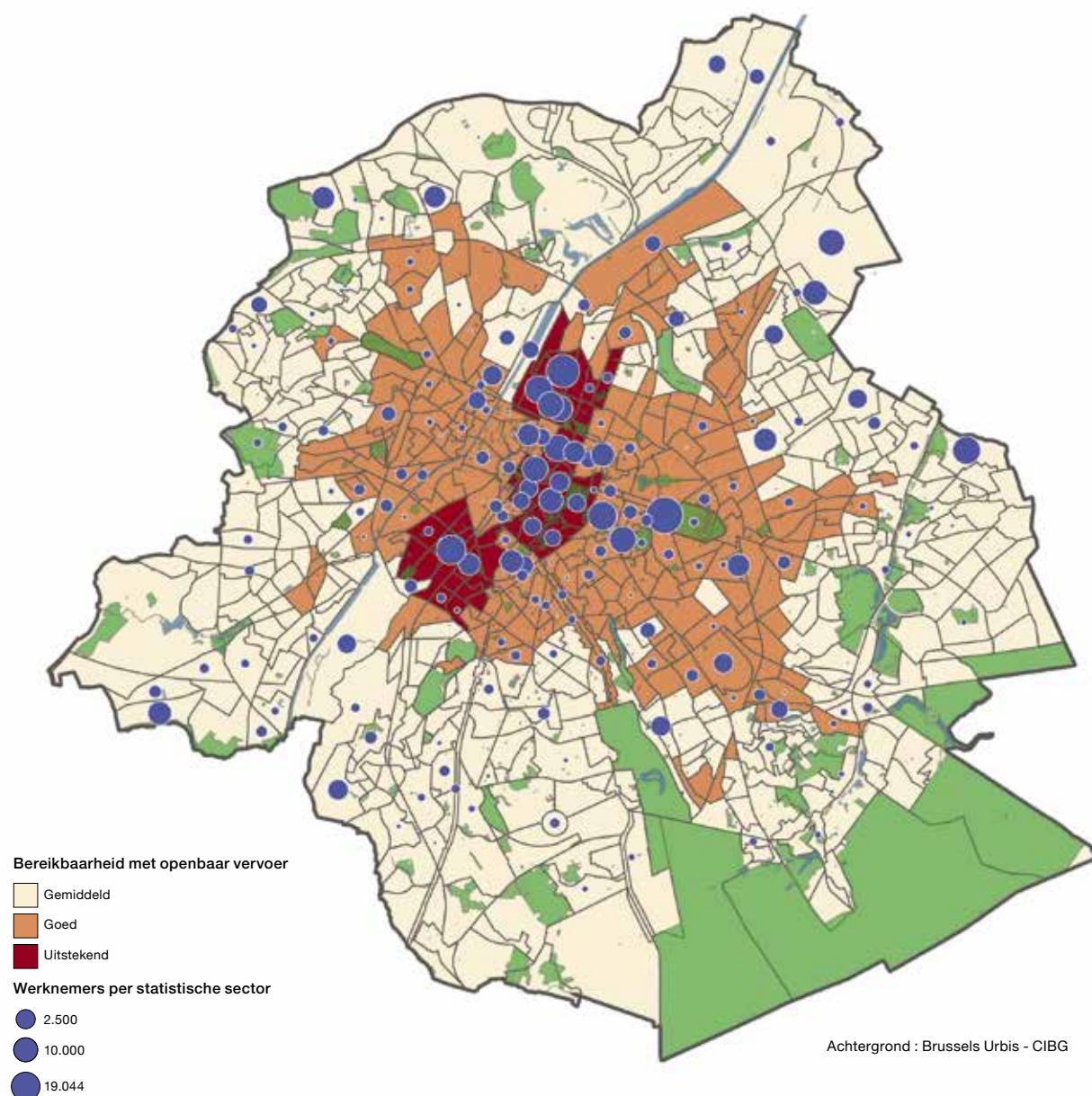
Sinds de balans van [2014 \(p. 28\)](#) is deze locatielogica ongewijzigd gebleven, al zijn wel enkele BVP-bedrijven verhuisd naar zones die beter met het openbaar vervoer bereikbaar zijn.

2/3 van de werknemers
van de BVP-bedrijven
woont buiten het Gewest

Om de invloed van de locatie van de bedrijven op andere variabelen te analyseren, zijn 3 zones gedefinieerd in functie van de bereikbaarheid

met het openbaar vervoer. Deze zones worden op Kaart 1 weergegeven. De gevolgde methodologie wordt uiteengezet in de bijlage.

Kaart 1 - OV-bereikbaarheidszone en aantal werknemers van BVP-bedrijven (478 bedrijven)



Tabel 1 – BVP-bedrijven en OV-bereikbaarheidszones (478 bedrijven)

Bereikbaarheid met het OV	# sites	# werknemers
Uitstekend	125	82 563
Goed	162	100 505
Gemiddeld	185	87 632

Activiteitensectoren

Om het maken van vergelijkingen te vergemakkelijken, is elk BVP-bedrijf ingedeeld per activiteitensector. De vorige analyses van de BVP's toonden aan dat bedrijven binnen eenzelfde sector vaak een vergelijkbaar mobiliteitsprofiel hebben en volgen dezelfde logica als het gaat om de locatie en het aanwervingsgebied.

Algemeen gesproken zijn de sectoren met het grootste aanwervingsgebied gevestigd in de zones die het best met het OV bereikbaar zijn. Deze trend was al te zien in de balansen van [2011 \(p. 12\)](#) en [2014 \(p. 33\)](#).

We wijzen erop dat 2/3 van de werknemers in de vijf voornaamste sectoren actief is. Het gaat om tertiaire kantoorsectoren, met uitzondering van de sector gezondheidszorg. Sinds 2011 is consequent sprake van een oververtegenwoordiging van tertiaire kantoorbedrijven onder de BVP-bedrijven in verhouding tot de volledige arbeidsmarkt binnen het BHG.

Tabel 2 - Grootte van de activiteitensectoren (478 bedrijven)

Sector	# sites	#werknemers
Federale instanties	64	45 745
Banken en verzekeringen	45	38 292
Europese instellingen	9	32 118
Dienstenbedrijven	80	31 510
Gezondheidszorg	42	31 331
Transport en logistiek	25	13 421
Hoger onderwijs	19	10 990
Gemeentebesturen / OCMW's	32	9 986
Rest van de non-profitsector	33	8 833
Instanties van het Vlaams Gewest	18	8 524
Water en energie	12	8 068
Instanties van het BHG	15	6 209
Media	9	5 558
Industrie	9	5 389
Instanties van de Fédération Wallonie-Bruxelles	11	4 652
Grootwarenhuizen	13	3 945
Politie	14	2 817
Horeca	13	1 765
Kleuter-/lager/secundair onderwijs	6	1 098
Andere	3	449
Totaal	478	270 700

Werktijden

Een gedetailleerde beschrijving van de soorten werktijden is te vinden in de [balans voor 2011 \(p. 34\)](#). Welke hoofdtendensen blijven domineren?

- 60,8% van de bedrijven (voornamelijk kantoren) biedt een systeem aan met glijdende werkuren 's ochtends en 's avonds. Dit systeem maakt het mogelijk de werktijden af te stemmen op het OV of om files te vermijden. De manoeuvreerruimte voor de automobilisten blijft evenwel beperkt, want de verplaatsingen gebeuren desalniettemin gedurende de spitsuren. Glijdende uurroosters zijn moeilijk toe te passen binnen andere contexten dan die van kantoorwerk.

- Het openbaarvervoersaanbod is kleiner voor werknemers met onregelmatige werkuren (14%), vaste werkuren (18,8%) en ploegendiensten (5,1%). Voor bedrijven die dit type werktijden hanteren, kan het dus moeilijker zijn om het woon-werkverkeer van werknemers te verzekeren op tijdstippen zonder openbaar vervoer of om voldoende parkeerruimte te hebben om ploegen die elkaar aflossen in staat te stellen elkaar op de werklocatie te kruisen.

Tabel 3 - Werktijden (478 bedrijven)

Sectoren	Onregelmatig	Glijdend	Vast	In shiften
Instanties van de Fédération Wallonie-Bruxelles	0,0%	97,1%	2,6%	0,2%
Instanties van het Vlaams Gewest	2,3%	95,8%	1,2%	0,7%
Europese instellingen	1,2%	90,1%	8,5%	0,1%
Instanties van het BHG	1,0%	82,7%	8,7%	7,6%
Water en energie	1,1%	79,2%	17,9%	1,8%
Banken en verzekeringen	7,8%	76,7%	15,1%	0,5%
Federale instanties	10,5%	75,7%	10,3%	3,4%
Dienstenbedrijven	4,3%	69,9%	22,6%	2,1%
Rest van de non-profitsector	7,2%	65,6%	25,2%	1,1%
Hoger onderwijs	11,6%	61,7%	26,6%	0,0%
Gemeentebesturen / OCMW's	13,9%	51,4%	29,1%	3,8%
Media	33,7%	45,1%	16,2%	2,8%
Politie	30,2%	41,5%	10,5%	17,8%
Kleuter-/lager/secundair onderwijs	21,7%	22,5%	52,8%	1,9%
Horeca	25,5%	13,8%	35,7%	25,0%
Industrie	0,4%	13,5%	20,7%	65,4%
Grootwarenhuizen	60,5%	11,6%	26,7%	1,2%
Gezondheidszorg	47,0%	9,8%	25,3%	10,5%
Transport en logistiek	24,0%	9,5%	51,2%	14,6%
Totaal	14,0%	60,8%	18,8%	5,1%

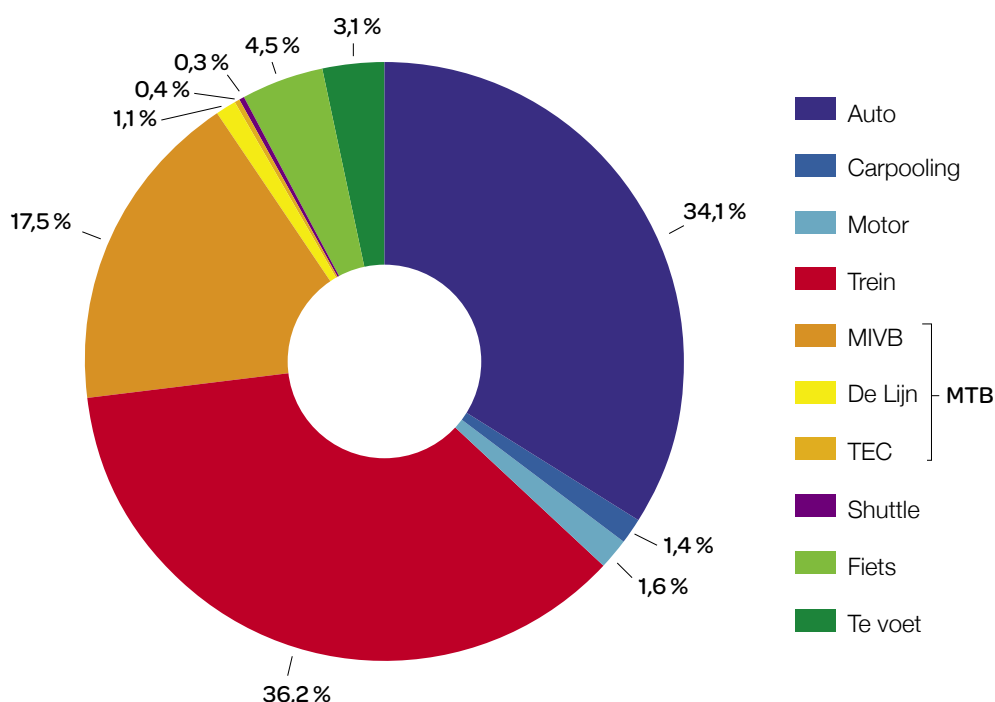


2. Woon-werkverplaatsingen

2.1 EVOLUTIE VAN DE VERVOERSWIJZEN

De meest door de werknemers van BVP-bedrijven gebruikte vervoerswijzen zijn vergelijkbaar met die van [2014 \(p. 36\)](#). De trein (36,2%) blijft de meest gebruikte vervoerswijze, gevolgd door de individuele auto (34,1%) en de MIVB (17,5%).

Figuur 2 - Modaal aandeel (313 bedrijven)



Wat zijn, afgezien van deze vaststelling, de trends die sinds 2011 kunnen worden waargenomen?

De toename van het fietsgebruik valt sterk op: dat is in 6 jaar tijd gestegen van 2,8% naar 4,5%. De toename van de motor en bromfiets is minder sterk en valt alleen in de voorbije 3 jaar waar te nemen.

Het openbaar vervoer maakt een minder sterke evolutie door. Het treingebruik keert in 2017 terug naar het niveau van 2011 na een lichte toename in 2014. Het aandeel Metro-Tram-Bus (dat de MIVB, De Lijn en TEC omvat) stabiliseert zich rond 19% na een toename van

het gebruik tussen 2011 en 2014, die hoofdzakelijk door de MIVB werd aangevoerd.

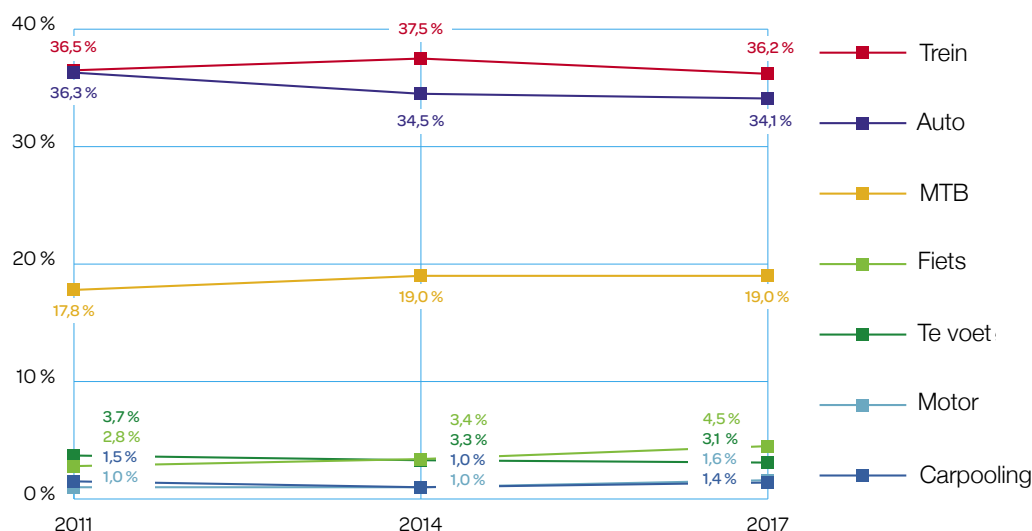
Het individuele autogebruik neemt over de volledige periode af (van 36,3% naar 34,1%). Deze daling, die tussen 2011 en 2014 al werd vastgesteld, wordt in 2017 voortgezet. Carpooling blijft een zeer weinig gebruikte vervoerswijze. Wel is dit stabiel gebleven in vergelijking met 2011.

Het aantal verplaatsingen te voet is licht gedaald van 3,7% naar 3,1% van de modaal split.

Hoofd-vervoerswijze

het vervoermiddel dat het vaakst wordt gebruikt om de grootste afstand van het traject af te leggen. Ze vormt de basis voor alle analyses in dit rapport.

Figuur 3 - Evolutie hoofdvervoerswijze (evolutie – 313 bedrijven)



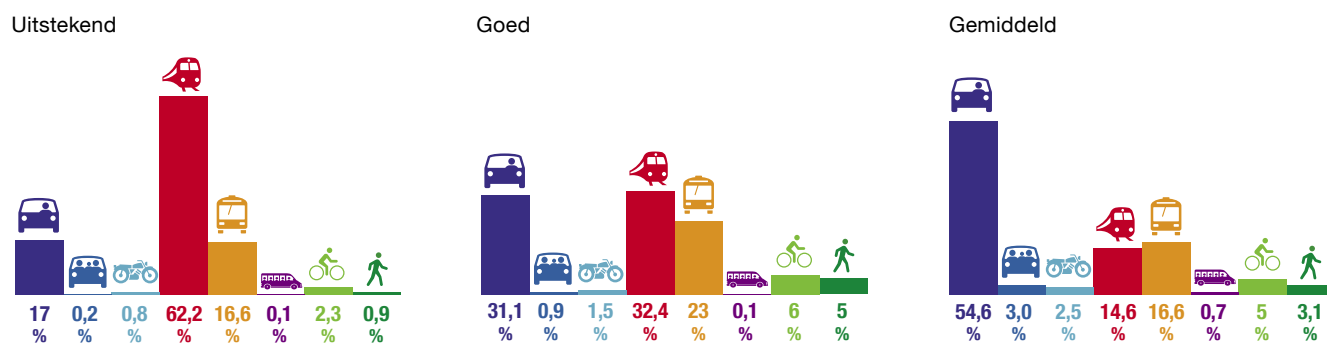
2.2 VERVOERSWIJZEN IN FUNCTIE VAN DE OV-BEREIKBAARHEIDSZONES

De bereikbaarheid van de werkplek met het openbaar vervoer heeft een sterke invloed op de door een werknemer gekozen vervoerswijze. Hoe beter de zone bereikbaar is, hoe groter het aandeel van het treingebruik is in vergelijking met de auto, gemotoriseerde tweewielers en carpooling.

Het modale aandeel van metro-tram-bus, de fiets en verplaatsing te voet is het hoogst in de zone met goede bereikbaarheid met het OV. Bedrijven in deze zone doen vaker een beroep op Brusselse werknemers², die vaak minder dan 10 km bij hun werk vandaan wonen. Dit verklaart ook het grote aandeel van deze lokale vervoerswijzen.

8 werknemers op 10 komen met het openbaar vervoer naar het werk binnen bedrijven in de zone met uitstekende bereikbaarheid met het OV.

Tabel 4 - Verdeling vervoerswijzen in functie van de OV-bereikbaarheid (313 bedrijven)

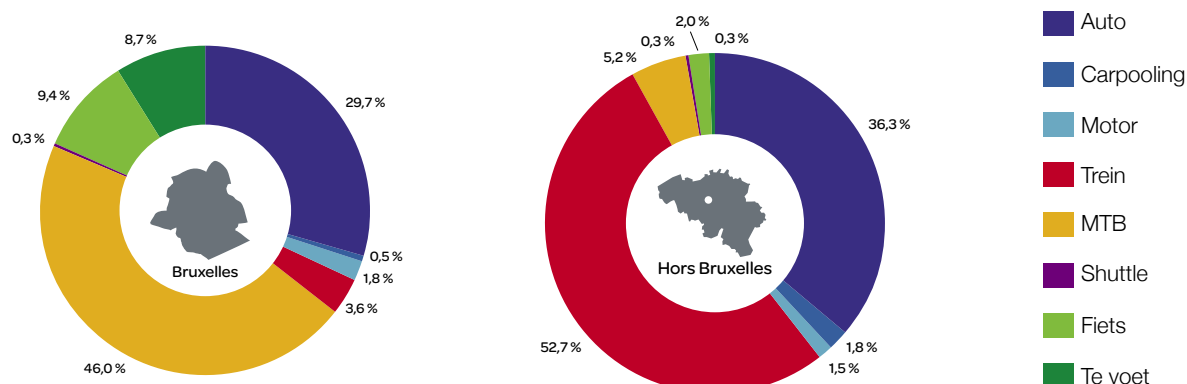


Bereikbaarheid met het OV	Auto	Carpooling	Motor	Trein	MTB	Shuttle	Fiets	Te voet
Uitstekend	17,0 %	0,2 %	0,8 %	62,2 %	16,6 %	0,1 %	2,3 %	0,9 %
Goed	31,1 %	0,9 %	1,5 %	32,4 %	23,0 %	0,1 %	6,0 %	5,0 %
Gemiddeld	54,6 %	3,0 %	2,5 %	14,6 %	16,6 %	0,7 %	5,0 %	3,1 %

² Binnen de goed met het OV bereikbare zone woont 41,5% van de werknemers in Brussel, tegenover 21,2% in de uitstekend bereikbare zone en 35,6% in de gemiddeld bereikbare zone (313 bedrijven).

2.3 VERDELING VAN DE VERVOERSWIJZEN IN FUNCTIE VAN DE WOONPLAATS

Tabel 5 - Verdeling van de vervoerswijzen in functie van de woonplaats van de werknemers (313 bedrijven)



Oorsprong	Auto	Carpooling	Motor	Trein	MTB	Shuttle	Fiets	Te voet
Brussel	29,7%	0,5%	1,8%	3,6%	46,0%	0,3%	9,4%	8,7%
Buiten Brussel	36,3%	1,8%	1,5%	52,7%	5,2%	0,3%	2,0%	0,3%

Wanneer we de modale verdeling van de werknemers die in het BHG wonen vergelijken met degenen die buiten het gewest wonen, stellen we vast dat het autogebruik voor beide groepen vrij vergelijkbaar is: 29,7% voor de Brusselaars en 36,3% voor de niet-Brusselaars.

Het voornaamste verschil is te zien op het niveau van het openbaar vervoer: bijna de helft van de Brusselaars gebruikt de metro, de tram of de bus als voornaamste vervoerswijze voor het woon-werkverkeer. Van de werknemers van buiten het BHG maakt 52,7% gebruik van de trein.

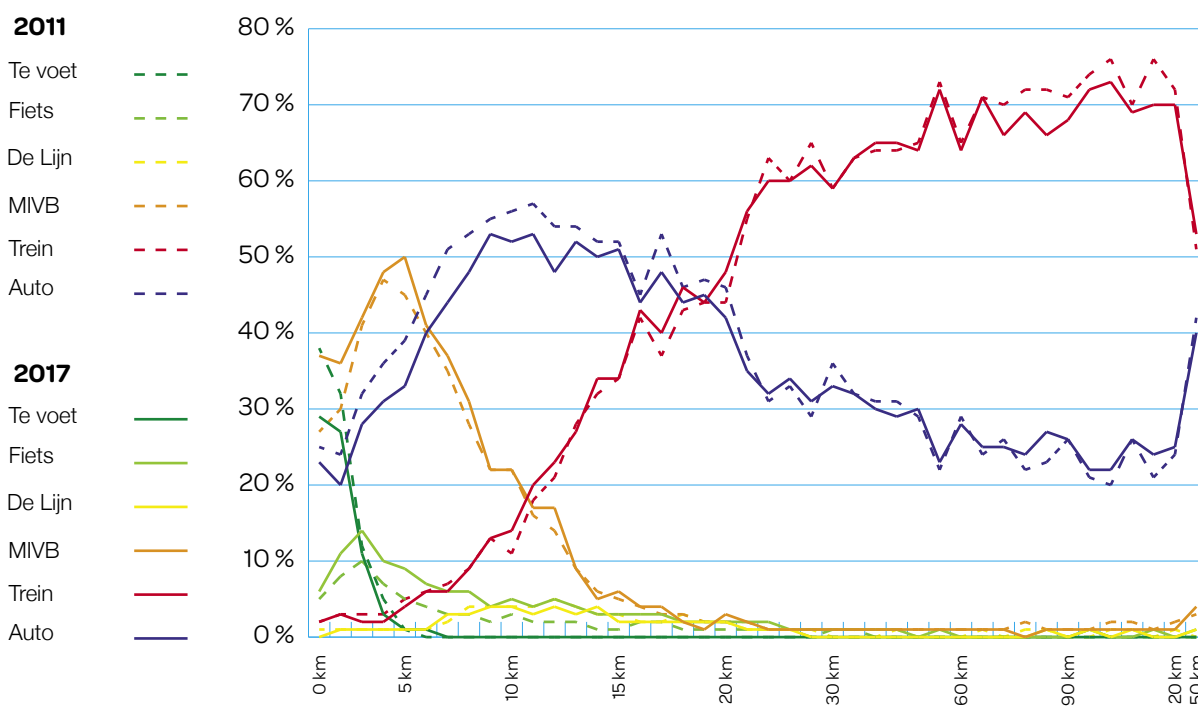
Het spreekt vanzelf dat de kortere afstanden de Brusselaars ook in staat stellen ervoor te kiezen per fiets (9,4%) of te voet (8,7%) naar het werk te komen.

Zoals onderstaande tabel laat zien, zijn de wijzigingen in de modale verdeling sinds 2011 (in procentpunten) het sterkst onder werknemers die in het BHG wonen. Het aandeel van het autogebruik door Brusselse werknemers is zeer duidelijk gedaald (met bijna 5%). Het aandeel van stedelijk openbaar vervoer (metro, tram, bus) stijgt met 3,9%, terwijl het fietsgebruik met 3,2% stijgt en bijna op 10% uitkomt. Ook valt een afname van de verplaatsingen te voet waar te nemen (gedeeltelijk ten gunste van het openbaar vervoer). Het gedrag van de werknemers die in Brussel wonen evolueert dus, maar dat van de niet-Brusselaars blijft vrij stabiel. Het autogebruik is bijvoorbeeld met maar 1% afgenomen.

Tabel 6 - Verdeling van de vervoerswijzen in functie van de woonplaats van de werknemers (evolutie 2011-2017 - 313 bedrijven)

Oorsprong	Auto	Carpooling	Motor	Trein	MTB	Shuttle	Fiets	Te voet
Brussel	-4,8%	-0,2%	+0,6%	-0,7%	+3,9%	-0,2%	+3,2%	-1,9%
Buiten Brussel	-1,0%	-1,0%	+0,5%	-0,3%	-0,2%	0,0%	+0,9%	0,0%

Figuur 4 - Modale verdeling in functie van de woon-werkafstand (evolutie – 313 bedrijven)



Het verband tussen de woon-werkafstand en de gekozen vervoerswijze is reeds uitgebreid behandeld in de balansen van [2011 \(p. 18\)](#) en [2014 \(p. 42\)](#). Welke ontwikkelingen vallen er echter sinds 2011 waar te nemen?

Vanaf een woon-werkafstand van 20 km in vogelvlucht krijgt de trein een groter aandeel dan de auto en vormen de andere vervoerswijzen niet langer een reëel alternatief. Voor deze langere afstanden is er sinds 2011 zeer weinig veranderd.

Voor woon-werkverplaatsingen van minder dan 20 km is het vervoersaanbod uitgebreider. Hier hebben grotere moduswijzigingen plaatsgevonden:

- In 2017 bedroeg het modale aandeel van de MIVB voor verplaatsingen van minder dan 1 km 37%. Dat is heel wat meer dan het aandeel verplaatsingen te voet, dat in 2011 de meest gebruikte vervoerswijze was voor zeer korte afstanden. Deze wijziging heeft waarschijnlijk meer te maken met het feit dat veel bedrijven

de minimumafstand van 3 of 5 km om recht te hebben op terugbetaling van het openbaar vervoer hebben geschrapt (bij de meeste bedrijven was dit in 2014 al het geval), waardoor meer mensen een MIVB abonnement kunnen aanvragen, dan met een werkelijke stijging van het gebruik van het OV op die afstand.³

- Het aandeel van de auto is met bijna 5% afgenomen voor korte afstanden (minder dan 10 km). De modusverschuiving verliep voornamelijk richting het openbaar vervoer en de fiets. De fiets is aanzienlijk toegenomen voor afstanden tot 15 km.

³ Sommige werknemers die met het openbaar vervoer naar het werk kwamen, maar geen recht hadden op terugbetaling, werden in de HR-registers als voetgangers opgenomen.

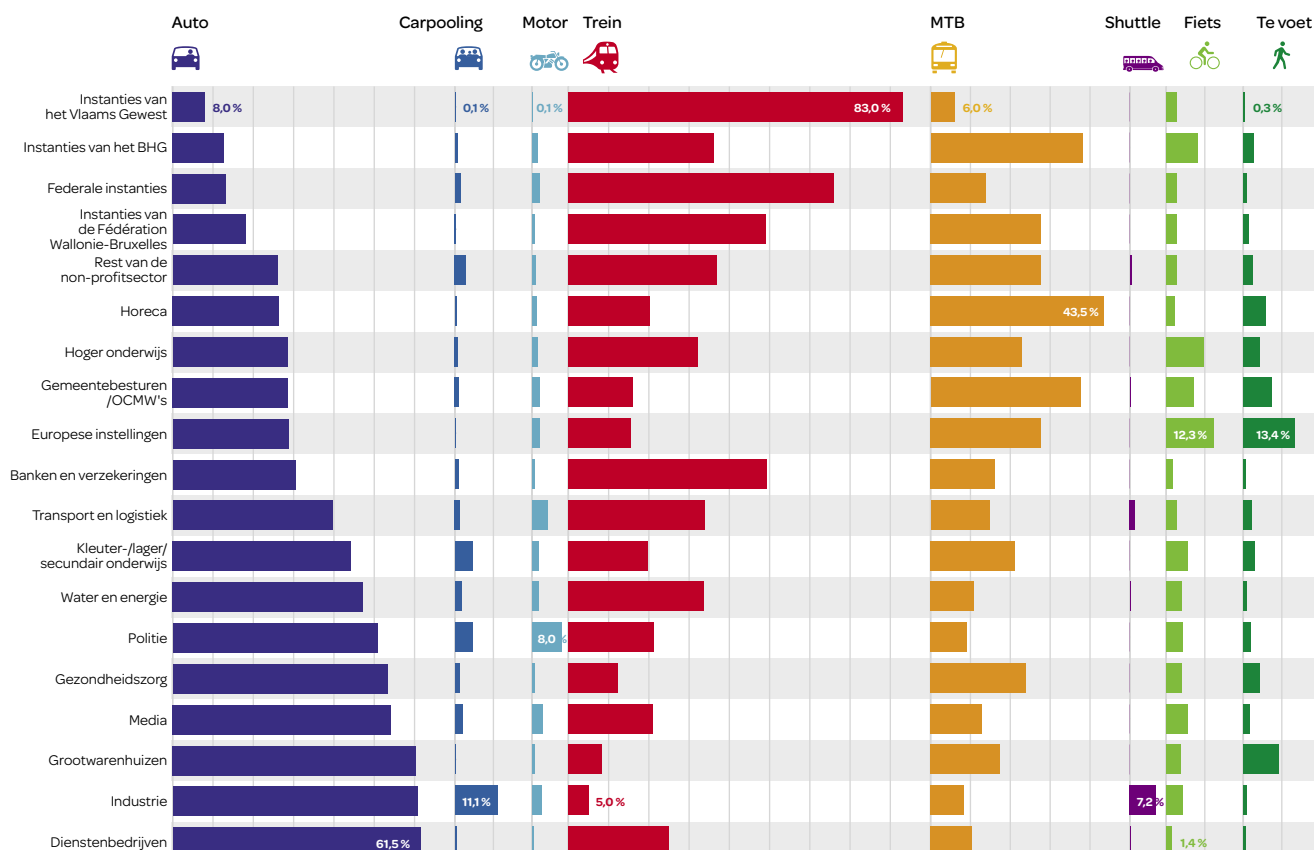
2.4 VERVOERSWIJZEN PER ACTIVITEITENSECTOR

De specifieke kenmerken van elke sector zijn sterk vergelijkbaar met die van [2011 \(p. 23\)](#) en [2014 \(p. 43\)](#):

- **Individueel autogebruik:** de werknemers in de overheidssector maken het minst gebruik van de individuele auto om naar het werk te komen. Het modale aandeel van de auto bedraagt 8% tot 18,1% van de woon-werkverplaatsingen van werknemers binnen federale en gewestelijke instanties.
- **Carpooling:** sterk ontwikkeld bij de politie, binnen de industrie waarin veel met ploegendiensten wordt gewerkt en in het onderwijs (kleuter- lager- en secundair onderwijs). De politie onderscheidt zich ook doordat het een heel wat hoger aantal gebruikers van gemotoriseerde tweewielers heeft dan de andere sectoren.
- **Trein:** de sectoren die hun werknemers het verst buiten Brussel aantrekken, zoals de federale en gewestelijke instanties, de banken en verzekeringen, hebben het grootste aandeel treinreizigers.
- **Metro-tram-bus:** de Horeca, de lokale overheden en de Europese instellingen hebben het hoogste aandeel openbaar vervoer. Die sectoren hebben met elkaar gemeen dat ze een groot deel Brusselaars te werk stellen.
- **Shuttle:** dit is een fenomeen dat bij de industrie hoort en daar de voornaamste vervoerswijze vormt.⁴
- **De fiets:** hiervan wordt veel gebruikgemaakt binnen de Europese instellingen, de lokale overheden en het hoger onderwijs.
- **Verplaatsingen te voet:** dit wordt het meest toegepast binnen de sectoren waar de werknemers dicht bij hun werk wonen. Dit geldt voor de Europese instellingen, de gemeentebesturen en de grootwarenhuizen.

⁴ Het wordt door bepaalde ondernemingen gebruikt als laatste vervoerswijze (tussen een OV-knooppunt en de site).

Figuur 5 - Modale verdeling per activiteitensector (478 bedrijven)





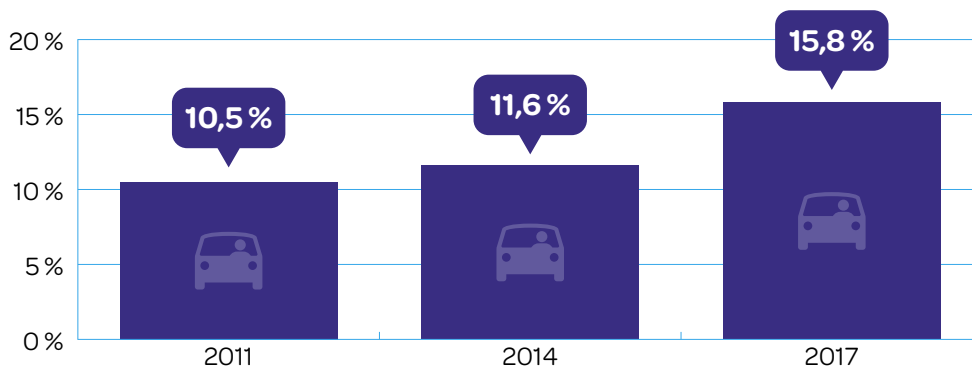
3. Parkeergelegenheid en bedrijfswagens

3.1 EVOLUTIE VAN HET GEBRUIK VAN BEDRIJFSWAGENS

De cijfers in verband met het gebruik van bedrijfswagens (salariswagens) voor BVP-bedrijven blijven stijgen. In 2011 beschikten

10,5% van de werknemers over een bedrijfswagen. Nu is dat 15,8%. Deze toename was in [2014 al merkbaar \(p. 57\)](#).

Figuur 6 – Ter beschikking gestelde bedrijfswagens (evolutie – 313 bedrijven)



Waardoor, of door wie, wordt die groei veroorzaakt? Voor een groot deel door de bank- en verzekeringssector: die heeft zijn mobiliteitsbudgetaanbod sinds 2014 naar een aanzienlijk aantal werknemers uitgebreid om de loonkosten te drukken. Binnen deze sector is het aantal werknemers dat beschikt over een bedrijfswagen tussen 2014 en 2017 van 25% naar 46% gestegen. In 2017 heeft 49% van de BVP-bedrijven bedrijfswagens, terwijl dat in 2011 slechts 35% was.

Deze groei van het wagenpark in de bank- en verzekeringssector gaat evenwel niet gepaard met een toename van het gebruik van de auto als voornaamste vervoerswijze tussen woning en werk (2011: 36%; 2014: 33%; 2017: 30%). Waarom niet? Hoewel ze over een bedrijfswagen beschikken, genieten de werknemers binnen deze sector

meestal ook van een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en een mobiliteitsbudget. Deze twee factoren zijn gunstig voor andere vormen van mobiliteit dan de auto. Ze kunnen hierdoor hun vervoerswijzen variëren en hoeven niet systematisch gebruik te maken van de bedrijfswagen als woon-werkvervoerswijze.

Hoe zit het in de andere sectoren? De water- en energiesector en de dienstenbedrijven – twee sectoren die in 2014 het trio van aanbieders van bedrijfswagens compleet maakten – hebben hun wagenpark niet significant uitgebreid.

**3 werknemers
op 10** hebben op
hun bestemming toegang
tot een parkeerplaats.

3.2 PARKEERGELEGENHEID PER LOCATIE EN PER SECTOR

Het aantal en de proportie van het aantal parkeerplaatsen per werknemer is een stabiele variabele in de tijd. Naast plaatsen voor de werknemers hebben de bedrijven ook parkeerplaatsen voor bezoekers en voor dienstwagens. Die vertegenwoordigen 25% van de ter beschikking gestelde parkeerplaatsen, tegenover 75% voor de werknemers.

Het is interessant de beschikbaarheid van een parkeerplaats op de bestemming in het perspectief van het autogebruik te plaatsen:

- In zones met een uitstekende of goede OV-bereikbaarheid ligt het modaal aandeel van de auto zeer dicht bij de proportie van de parkeerruimte per werknemer op de bedrijfslocatie (respectievelijk 17 automobilisten en 16 parkeerplaatsen per 100 werknemers in uitstekend bereikbare

zones en 31,1 automobilisten en 31,9 parkeerplaatsen in goed bereikbare zones). Er wordt algemeen van uitgegaan dat 8,5 parkeerplaatsen volstaan om aan de behoeften van 10 automobilisten te beantwoorden. Het totale parkeeraanbod beantwoordt dus globaal aan de parkeervraag in beide zones.

- In gemiddeld bereikbare zones is het verschil tussen het aanbod aan parkeerruimte en het autogebruik veel groter (per 100 werknemers zijn er 54,6 automobilisten en 37,3 plaatsen). In de verder bij het centrum vandaan gelegen wijken is het gemakkelijker om op straat een parkeerplaats te vinden. Door gebrek aan alternatieven aarzelen de werknemers niet om per auto naar het werk te komen, ook als er geen garantie is dat ze op hun bestemming gemakkelijk een parkeerplaats zullen vinden.

Tabel 7 - Parkeerplaatsen per werknemer en modaal aandeel van de auto in functie van de OV-bereikbaarheid (313 bedrijven)

Bereikbaarheid met het OV	Parkeerruimte per werknemer	Modaal aandeel van de auto
Uitstekend	16,0%	17,0%
Goed	31,9%	31,1%
Gemiddeld	37,3%	54,6%
Totaal	28,6%	34,1%

Onderstaande tabel geeft de beschikbaarheid van parkeerplaatsen per sector weer. Hier zijn sectoren te zien (vaak in goed door het OV bediende zones) die over parkings beschikken die groter zijn dan nodig is ten opzicht van het aantal automobilisten. Het gaat om de federale en Vlaamse instanties, de Europese

instellingen en het hoger onderwijs. Andere sectoren (vaak in minder goed met het OV bereikbare zones) hebben daarentegen gebrek aan parkeerruimte, waardoor op de openbare weg wordt geparkeerd: kleuter-/lager/secundair onderwijs, grootwarenhuizen, de gezondheidszorg, de horeca en de politie⁵.

Tabel 8 - Beschikbaarheid van parkeerruimte en modaal aandeel van de auto (478 bedrijven)

Sectoren	Parkeerruimte per werknemer	Modaal aandeel auto	Ratio
Federale instanties	22%	13%	0,59
Europese instellingen	49%	30%	0,61
Hoger onderwijs	39%	25%	0,64
Instanties van het Vlaams Gewest	19%	13%	0,68
Industrie	58%	56%	0,98
Instanties van de Fédération Wallonie-Bruxelles	15%	15%	1,03
Media	46%	56%	1,20
Instanties van het BHG	10%	12%	1,21
Water en energie	37%	47%	1,27
Banken en verzekeringen	24%	30%	1,27
Grootwarenhuizen	47%	64%	1,36
Rest van de non-profitsector	15%	23%	1,51
Dienstenbedrijven	38%	59%	1,54
Gemeentebesturen / OCMW's	15%	30%	2,00
Politie	22%	45%	2,09
Horeca	11%	28%	2,52
Transport en logistiek	18%	46%	2,53
Gezondheidszorg	21%	55%	2,55
Kleuter-/lager/secundair onderwijs	4%	36%	9,19

⁵ De grootwarenhuizen en de gezondheidszorgsector beschikken vaak over grote bezoekersparkings waarmee het gebrek aan parkeerruimte die uitsluitend voor de werknemers is bestemd wordt gecompenseerd.



4. Verplichte maatregelen

4.1 DE ACHT VERPLICHTE MAATREGELEN

Acht maatregelen moeten door de bedrijven verplicht worden opgenomen in hun BVP:

1. Over een contactpersoon mobiliteit beschikken die bekend is bij de werknemers en bij Leefmilieu Brussel.
2. Binnen de 3 maanden na indiening van het formulier een samenvatting van de inhoud van het BVP onder de werknemers verspreiden.
3. Over een multimodaal toegangsplan beschikken dat de werknemers en bezoekers de verschillende opties toont om de site te bereiken.
4. Minstens één keer per jaar een sensibiliseringsactie houden om duurzamere mobiliteit onder het personeel te stimuleren.
5. Het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets voor woon-werkverplaatsingen en professionele verplaatsingen stimuleren.
6. Over een fietsenstalling van goede kwaliteit beschikken die voldoende groot is om fietsende werknemers en bezoekers te ontvangen.
7. Rekening houden met de Ecoscore van de voertuigen die in het wagenpark worden opgenomen om zo voorrang te geven aan minder vervuilende voertuigen⁶.
8. Zich voorbereiden op uitzonderlijke situaties (stakingen, noodweer enz.) en op vervuilingsspieken.

Sinds de verplichting van 2014 zijn drie belangrijke wettelijke veranderingen doorgevoerd:

- Om conform te zijn, moet de fietsenstalling toelaten om het kader van de fiets te bevestigen. Eenvoudige wielklemmen zijn dus verboden.
- Maatregel 5 impliceert de invoering van een «mobiliteitspakket» voor bedrijven die meer dan 10 bedrijfswagens aan de werknemers op hun site aanbieden. Dit pakket moet toelaten om de bedrijfswagen te combineren met een abonnement op een fietsdeelsysteem, het OV en/of een bedrijfsfiets.
- Maatregel 8 werd uitgebreid naar situaties die een uitzonderlijke impact hebben op de toegankelijkheid van de locatie, terwijl hij voorheen alleen op vervuilingsspieken focuste.

Tabel 9 geeft het aandeel dossiers weer die voor elke verplichte maatregel conform werden verklaard. De gegevens voor 2017 geven de situatie halverwege de BVP-cyclus weer (op 20 december 2018), terwijl voor de verplichting van 2014 de vaststelling aan het einde van de 3 jaar werd gedaan, waarmee de bedrijven de tijd werd gegeven om zich aan de normen te conformeren (Leefmilieu Brussel staat gedurende de volledige BVP-cyclus in contact met de mobiliteitscoördinatoren van de bedrijven om de bewijzen voor de invoering van de maatregelen te verzamelen).

⁶ Deze maatregel geldt uitsluitend voor bedrijven die over meer dan 5 bedrijfs- of dienstwagens beschikken.

Hoewel ze halverwege de BVP-cyclus zijn geëvalueerd, hebben de vijf niet substantieel gewijzigde maatregelen al (bijna) dezelfde score als de voorgaande verplichtingen behaald. We kunnen dus verwachten dat de realisatie van deze maatregelen aan het

einde van de verplichting beter zal zijn dan voorheen. Voor wat de drie andere, strenger geworden maatregelen betreft, merken we op dat nog aanpassingstijd nodig is om de scores van de voorgaande jaren te behalen.

Tabel 9 - Conformiteit van de verplichte maatregelen (evolutie – 313 bedrijven)

Verplichte maatregelen	2014		2017
Sensibiliseringsactie	58%	=	55%
Contactpersoon	75%	=	78%
Ecoscore	68%	=	65%
Info BVP	65%	=	60%
Fietsenstalling*	73%	↘	52%
Multimodaal toegangsplan	65%	=	63%
Plan voor noodsituaties en vervuilingsspieken*	75%	↘	42%
Openbaar vervoer*	96%	↘	68%

* Verplichte maatregelen die substantieel gewijzigde werden tussen 2014 en 2017.

4.2 MOBILITEITSBUDGET

Een van de doelstellingen van de verplichte maatregel nr. 5 betreffende de promotie van OV en fiets is bedrijven die bedrijfswagens ter beschikking stellen, te stimuleren een mobiliteitsbudget in te voeren. Dit stelt werknemers in staat de bedrijfswagen te combineren met andere mobiliteitsoplossingen of soms zelfs afstand te doen van die bedrijfswagen in ruil voor alternatieven. Een werknemer kan bijvoorbeeld kiezen voor een kleinere bedrijfswagen en afstand doen van de parkeerplaats op de bestemming in ruil voor een NMBS-abonnement en een parkeerplaats bij het dichtst bij de woning gelegen station.

In 2017 bood 21,7% van de bedrijven een mobiliteitsbudget aan hun werknemers aan. In 2014 was dat nog 12,2%. De toename van het gebruik van deze maatregel valt te verklaren aan de hand van meerdere elementen, onder andere:

- Het mobiliteitsbudget past binnen een logica waarbij om fiscale redenen van een rechtstreeks salaris op een indirect salaris wordt overgestapt.
- Het mobiliteitsbudget is nauw verbonden aan het aanbod van bedrijfswagens, dat zelf ook is toegenomen. In 2017 verklaarde 47,6% van de bedrijven die over minstens 10 bedrijfswagens beschikten een vorm van mobiliteitsbudget aan te bieden. In 2014 was dat slechts 25,4%.

Dit aandeel zal in de komende jaren waarschijnlijk nog groeien, want het aanbieden van een “mobiliteitspakket” is verplicht geworden voor Brusselse bedrijven met meer dan 10 bedrijfswagens (voor meer informatie zie 4.1). Bovendien is sinds 1 maart 2019 een wettelijk kader voor het mobiliteitsbudget van toepassing op federaal niveau.

De in het kader van het BVP-formulier verzamelde gegevens maken het mogelijk in kaart te brengen welke opties het vaakst aan de werknemers worden aangeboden binnen dit

budget. De cijfers in onderstaande tabel geven het aandeel van de bedrijven weer die deze opties aanbieden.

Tabel 10 - Voorgestelde opties binnen het mobiliteitsbudget 2014-2017 (evolutie - 313 bedrijven)

Opties	2014		2017
OV-abonnement	92,3%	=	89,7%
Afstand doen van de bedrijfswagen of kiezen voor een minder duur model auto	69,2%	=	69,1%
Beperking van de tankkaart	23,1%	↗	61,8%
Toegang tot parkeerruimte	38,5%	↗	58,8%
Deelfiets ⁷	-		48,5%
Geldbedrag ⁷	-		42,6%
Parkeerkosten op het station	23,1%	↗	32,4%
Terbeschikkingstelling van een fiets	25,6%	=	27,9%
Andere	17,9%	=	16,2%
Car sharing	5,1%	↗	13,2%
Taxi	10,3%	↘	4,4%
Tussenkost huur of hypotheekkosten	0,0%	=	1,5%

De combinatie met openbaar vervoer is verreweg de meest toegepaste optie: 90% van de bedrijven biedt deze optie aan.

De sterkste toename tussen 2014 en 2017 betreft de beperking van de tankkaart (+38,7 punten) en de toegang tot parkings (op de bestemming: +20,4 punten; bij het vertrekstation: +9,3 punten). Deze alternatieven worden meestal aangeboden door banken en verzekeraars, water- en energiebedrijven en dienstenbedrijven. Veel van die bedrijven hebben tussen 2014 en 2017 een mobiliteitsbudget ingevoerd om de redenen die al werden vermeld onder punt 3.1 over de bedrijfswagens.

Het aanbieden van een kleinere auto of afstand doen van de bedrijfswagens is een optie die niet systematisch in de mobiliteitsbudgetten wordt opgenomen. 3 bedrijven op 10 geven de werknemer deze keuze niet. Abonnementen op autodeelsystemen daarentegen worden door steeds meer bedrijven aangeboden: een toename met 8,1 punten. Taxitrajecten en tussenkost in de woonkosten ten slotte worden slechts zelden aangeboden in het kader van het mobiliteitsbudget.

⁷ De opties deelfiets en geldbedrag werden in 2014 niet aangeboden.

4.3 FIETSENSTALLINGEN

Tabel 11 - Fietsparkeerplaatsen per werknemer en per fietsende werknemer (313 bedrijven)

	Fietsenstalling per werknemer	Fietsenstalling per fietser
2011	6%	2,4
2014	7,5%	2,2
2017	8,9%	2,0

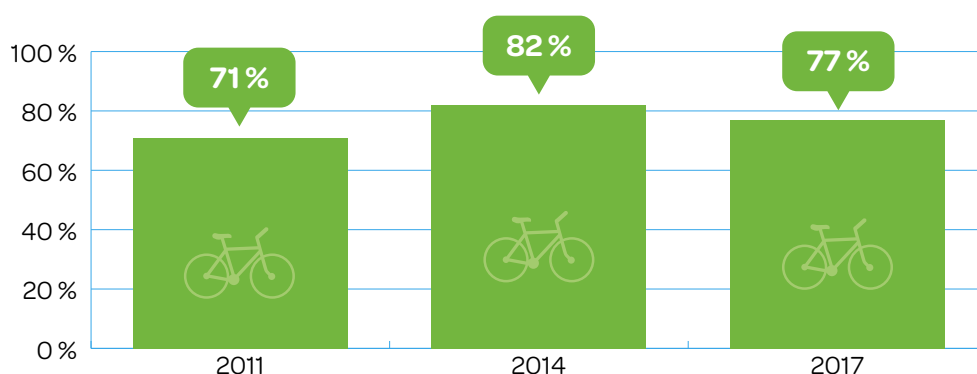
Naarmate de verplichtingen elkaar opvolgen, is het aantal fietsparkeerplaatsen per werknemer merkbaar toegenomen. Die groei is echter trager dan het modaal aandeel van de werknemers dat met de fiets naar het werk komt, want het aantal fietsparkeerplaatsen per fietser is in 6 jaar tijd gedaald van 2,4 naar 2,0. We wijzen erop dat de werknemers die de fiets combineren met het OV en met de fiets op hun werkplek aankomen, niet in deze telling zijn opgenomen. Het werkelijk gebruik van de fietsenstalling kan dus hoger zijn dan uit deze cijfers blijkt.

Dit gemiddelde van 2 plaatsen per fietser verbergt echter ook het feit dat bepaalde bedrijven een overschot aan fietsparkeerplaatsen hebben, terwijl andere plaatsen een tekort hebben. Als we de overeenstemming van het aanbod aan fietsparkeerplaatsen met

het aandeel fietsende werknemers vollediger willen beoordelen, is het interessant te kijken naar het aandeel van de bedrijven dat over een fietsenstalling beschikt die beantwoordt aan de eisen van het BVP-besluit in termen van het aantal plaatsen: een bedrijf moet een stalplaats per in het BVP vermelde fietsende werknemer aanbieden en moet 20% extra plaatsen voorzien om pieken op te vangen en ruimte te bieden voor nieuwe fietsers.

In 2017 had 77% van de bedrijven een fietsparkeerplaats met voldoende plaatsen volgens dit criterium, terwijl dat in 2014 82% was. Dit toont het belang van een regelmatige evaluatie van de behoeften aan fietsparkeerplaatsen met het oog op het aantal fietsers, zodat een correct gedimensioneerde infrastructuur kan worden aangeboden.

Figuur 7 - Aandeel van de bedrijven dat over voldoende fietsparkeerplaatsen beschikt (evolutie - 313 bedrijven)



⁸ Het BVP-besluit bepaalt ook dat het aantal fietsparkeerplaatsen minstens gelijk moet zijn aan 1/5 van het aantal autoparkeerplaatsen.

5. Andere maatregelen

Het BVP-formulier levert ook andere informatie op over de door de bedrijven aan hun werknemers voorgestelde maatregelen ter bevordering van duurzamere mobiliteit en ter aanmoediging van het gebruik van alternatieven voor de individuele auto. Algemeen gesproken passen de bedrijven met het grootste aantal werknemers een bredere waaier aan maatregelen toe, zoals uiteengezet in de [balans van 2011 \(p. 36\)](#) en die van [2014 \(p. 71\)](#). Het grotere aantal werknemers dat potentieel door elke maatregel getroffen wordt, rechtvaardigt de inspanning die nodig is om die maatregelen in te voeren. Dit schaafeffect is ook van toepassing op de kosten die de invoering van stimulerende maatregelen met zich meebrengt.

Voor deze balans zijn 39 maatregelen geselecteerd en in 3 categorieën verdeeld (Sensibilisering en informatie, Infrastructuur en diensten en Financiële stimulansen). In onderstaande tabel is het aandeel bedrijven

te zien dat elk van deze maatregelen tussen 2011 en 2017 toepaste. De meest door bedrijven toegepaste maatregelen staan bovenaan de tabel; de minder vaak voorgestelde maatregelen staan onderaan. De laatste kolom geeft de evolutie van deze maatregelen tussen 2011 en 2017 weer. De 3 maatregelen die met een asterisk* zijn gemarkeerd, zijn verplichte maatregelen. De in de tabellen weergegeven percentages geven het aantal bedrijven weer dat heeft aangegeven de maatregel te hebben ingevoerd. Om de conformiteit van deze maatregel met de voorschriften van het BVP-besluit te beoordelen, verwijzen we naar punt 4 over de verplichte maatregelen.

In die tabellen zien we al snel dat de toename gemiddeld sneller verliep tussen 2011 en 2014 dan tussen 2014 en 2017. Deze sterkere ontwikkeling tussen 2011 en 2014 werd aangestuurd door de bedrijven met 100 tot 200 werknemers, die in 2011 BVP-plichtig werden en dus versneld maatregelen hebben ingevoerd om duurzamere mobiliteit te bevorderen.

78%

van de BVP-bedrijven heeft een mobiliteitscoördinator aangesteld.

5.1 SENSIBILISERING EN INFORMATIE

Deze maatregelen zijn sinds 2011 het sterkst toegenomen. Ze kunnen meestal zonder hoge kosten worden ingevoerd, maar er moeten wel menselijke middelen voor worden ingezet en er moet een mobiliteitscoördinator zijn die hier

tijd voor kan vrijmaken. Aangezien het mobiliteitsaanbod zich snel ontwikkelt, moeten de sensibiliserings- en voorlichtingsmaatregelen regelmatig worden herhaald en geactualiseerd om effectief te blijven.

Tabel 12 - Sensibiliserings- en informatiemaatregelen (evolutie - 313 bedrijven)

Maatregel	Vervoerswijze	2011	2014	2017	ev. 11-17
Multimodaal toegangsplan*	Algemeen	52%	79%	87%	+35%
OV-informatie	OV	58%	82%	79%	+21%
Jaarlijkse sensibiliseringsactie werknemers*	Algemeen	58%	67%	78%	+20%
Mobiliteitscoördinator	Algemeen	55%	69%	78%	+23%
Mobiliteitsrubriek op het intranet	Algemeen	46%	62%	69%	+23%
Fietsinformatie	Fiets	44%	62%	67%	+23%
Informatie over carpooling	Carpooling	35%	49%	45%	+10%
Fietsevenement	Fiets	30%	40%	35%	+5%
Voetgangersinformatie	Te voet/PBM	19%	38%	35%	+16%
Samenwerking met andere bedrijven	Algemeen	14%	20%	20%	+6%
Fietsopleiding	Fiets	13%	24%	19%	+6%

* verplichte maatregel

5.2 INFRASTRUCTUUR EN DIENSTEN

De maatregelen omtrent infrastructuur en diensten hebben gemiddeld een minder uitgesproken vooruitgang gekend dan de vorige categorie. Dit is vooral het gevolg van de grote investeringen op het gebied van personeel en budget die nodig zijn om deze maatregelen in te voeren, in het bijzonder wanneer het bedrijf geen eigenaar is van de gebouwen. Echter, wanneer deze maatregelen éénmaal zijn ingevoerd, is dit op een structurele manier.

Bovendien zijn er enkele maatregelen die de 100% benaderen en dat laat niet veel ruimte voor verbetering.

We merken op dat de helft van de in deze tabel opgenomen maatregelen verband houden met de fiets. De carpoolmaatregelen zijn slechts weinig toegenomen en worden niet vaak door bedrijven gepromoot.

Tabel 13 - Infrastructuur- en dienstenmaatregelen (evolutie - 313 bedrijven)

Maatregel	Vervoerswijze	2011	2014	2017	ev. 11-17
Fietsenstalling*	Fiets	89%	95%	96%	+7%
Douches	Fiets	78%	87%	92%	+14%
Kleedkamers	Fiets	68%	79%	84%	+14%
Toegankelijkheid PBM	Te voet/PBM	53%	71%	77%	+24%
Professionele verplaatsingen: niet-nominatieve OV-kaarten	OV	53%	60%	61%	+8%
PBM-parking	Te voet/PBM	51%	64%	69%	+18%
Carpooldatabase	Carpooling	26%	39%	36%	+10%
Dienstfietsen	Fiets	22%	28%	32%	+10%
Fietsmateriaal	Fiets	17%	23%	31%	+14%
Villo	Fiets	14%	22%	26%	+12%
Autodelen (Cambio, Zen Car ...)	Auto	13%	12%	17%	+4%
Carpoolparking	Carpooling	15%	16%	16%	+1%
Fietsonderhoud	Fiets	6%	19%	16%	+10%
Shuttle	OV	9%	9%	12%	+3%

* verplichte maatregel

5.3 FINANCIËLE STIMULANSEN

Deze groep maatregelen evolueert eveneens minder snel. Ze hangt sterk samen met de activiteitssector (zie [balans 2011 \(p. 36\)](#)). Het vergoedingsbeleid wordt vaak onderhandeld op het niveau van het paritair comité (privébedrijven) of dat van het overlegcomité (overheidssector).

Bijna 8 op 10 werknemers heeft nu toegang tot een gratis NMBS-abonnement met derde betaler (dat wil zeggen dat de werknemers het bedrag niet voorschieten) dat vanaf de eerste kilometer wordt vergoed. Dit is een belangrijke hefboom voor het gebruik van deze vervoerswijze en verklaart ten dele waarom zo veel van de trein wordt gebruikgemaakt (zie 2.1). We merken op dat de integrale vergoeding met derde betaler voor MIVB-vervoer minder door bedrijven wordt toegepast.

De toekenning van een fietsvergoeding is zeer wijd verbreid: 85% van de bedrijven biedt dit aan de werknemers aan. Andere financiële stimulanzen worden dan weer zeer weinig aangeboden en zijn sinds 2011 niet toegevoegd, zoals de voetgangersvergoeding, de carpoolvergoeding en de terugbetaling van de parkeerkosten op het vertrekstation.

We merken op dat de vergoeding voor het gebruik van de privéwag en voor woon-werkverplaatsingen steeds minder wordt toegepast. Toch biedt een op twee bedrijven nog een vergoeding aan voor deze vervoerswijze.

Tabel 14 - Financiële stimuleringsmaatregelen (evolutie - 313 bedrijven)

Maatregel	Vervoerswijze	2011	2014	2017	ev. 11-17
Fietsvergoeding	Fiets	78%	82%	84%	+6%
Schrapping minimumafstand voor NMBS-vergoeding	OV	58%	78%	84%	+26%
Schrapping minimumafstand voor MIVB-vergoeding	OV	54%	73%	82%	+28%
100% NMBS-vergoeding	OV	71%	73%	80%	+9%
Derde betaler NMBS	OV	69%	69%	74%	+5%
100% MIVB-vergoeding	OV	63%	65%	70%	+7%
Derde betaler MIVB	OV	44%	47%	60%	+16%
Vergoeding privéwag en	Auto	60%	55%	51%	-9%
Combinatie bedrijfswag en OV-vergoeding of mobiliteitsbudget	Algemeen	19%	32%	45%	+26%
Carpoolvergoeding	Carpooling	13%	16%	14%	+1%
Parkeervergoeding station	OV	11%	9%	12%	+1%
Voetgangersvergoeding	Te voet/PBM	10%	8%	12%	+2%
Verhuisvergoeding	Algemeen	8%	3%	4%	-4%
Betalende parking werknemers	Auto	13%	15%	12%	-1%

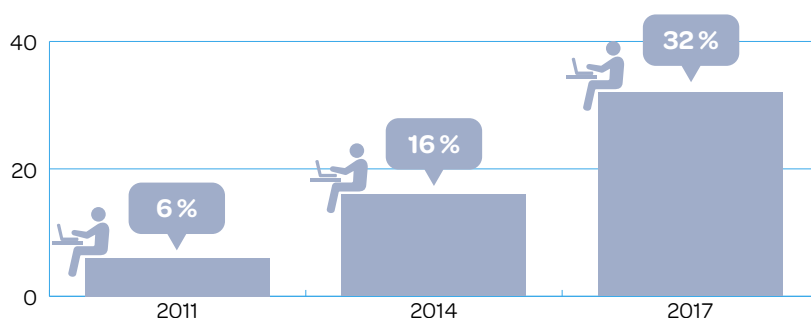
5.4 TELEWERK

Telewerken zit sinds 2011 sterk in de lift. Deze werkwijze pakt het woon-werkverkeer bij de bron aan, want de verplaatsing wordt volledig vermeden. Wanneer we het aantal telewerkers

over de 5 werkdagen spreiden, zien we dat het aantal woon-werkverplaatsingen door telewerken met 6% wordt teruggedrongen.

Bijna 1/3
van de werknemers heeft
toegang tot telewerken;
gemiddeld gaat het om
een dag per week.

Figuur 8 - Aandeel telewerkers (evolutie - 313 bedrijven)



Algemeen gesproken kiezen de sectoren die functies aanbieden die sterk compatibel zijn met telewerken (kantoortaken) ervoor deze werkwijze te promoten en volgen zij de opwaartse tendens. Hoe groter de afstand is die hun werknemers moeten afleggen om naar de werkplek te komen, hoe beter deze werkwijze is voor de mobiliteit en het milieu.

We stellen vast dat de 5 sectoren waarin telewerken het meest wordt toegepast, een zeer uitgestrekt werkgelegenheidsgebied hebben (zie [balans 2011 \(p. 12\)](#)). Dit betekent dat woon-werkverplaatsingen over grote afstand worden vermeden. Net als [in 2011 \(p. 42\)](#) en [2014 \(p. 61\)](#) is de Vlaamse overheid de nummer 1 in termen van het aandeel telewerkers.

Tabel 15 - Telewerk per activiteitssector (478 bedrijven)

Sectoren	% telewerkers
Instanties van het Vlaams Gewest	71,9%
Banken en verzekeringen	55,6%
Water en energie	39,2%
Federale instanties	39,2%
Dienstenbedrijven	37,9%
Instanties van het BHG	33,7%
Rest van de non-profitsector	32,1%
Hoger onderwijs	23,4%
Europese instellingen	21,6%
Instanties van de Fédération Wallonie-Bruxelles	16,1%
Transport en logistiek	13,7%
Media	13,5%
Horeca	6,8%
Grootwarenhuizen	6,5%
Gezondheidszorg	0,9%
Gemeentebesturen / OCMW's	0,9%
Kleuter-/lager/secundair onderwijs	0,4%
Industrie	0,0%
Politie	0,0%

6. Besluit

Bepaalde grote trends zijn stabiel sinds de invoering van het BVP, zoals de locatie van de bedrijven, de woonplaats van de werknemers, de vertegenwoordiging van de diverse activiteitensectoren en het aantal autoparkeerplaatsen. Andere aspecten van de mobiliteit van bedrijven veranderen sneller en evolueren van verplichting tot verplichting. We laten de voornaamste feiten de revue passeren.

De afname van het modale aandeel van de **auto** die tussen 2011 en 2014 werd waargenomen, wordt in 2017 bevestigd. Deze is gedaald van 36,3% in 2011 naar 34,5% in 2014, om in 2017 uit te komen op 34,1% (zie 2.1). Het **fietsgebruik** is sinds 2011 het sterkst toegenomen (2011: 2,8%; 2014: 3,4%; 2017: 4,5%) (zie 2.1). De evolutie van de modale aandelen heeft vooral te maken met wijzigingen in de verplaatsingsgewoonten van de Brusselselaars en personen die in de periferie rond het BHG wonen.

Het aantal **bedrijfswagens** is sinds de verplichting van 2014 sterk toegenomen. In 2017 beschikte 15,8% van de werknemers van de BVP-bedrijven hierover, tegenover 11,6% in 2014. Dit fenomeen hangt samen met de opkomst van het **mobilitetsbudget**, dat nu wordt aangeboden en toegepast door meer dan 1 op 5 bedrijven, namelijk 22,3% (zie 3.1 en 4.2). Deze toename van het gebruik van bedrijfswagens gaat echter niet systematisch gepaard met een toename van het modale aandeel van de auto.

Het aantal **fietsparkeerplaatsen** per werknemer is tussen 2014 en 2017 met 20% toegenomen, maar het aantal fietsers is sneller gestegen (+34%). De fietsparkeerplaatsen van bepaalde bedrijven dreigen verzadigd te raken indien deze groei tijdens de volgende verplichting wordt voortgezet (zie 4.3).

Telewerk blijft groeien en draagt steeds sterker bij aan de afname van het verkeer. In 2017 voerde 32% van de werknemers 1 dag per week telewerk uit, tegenover 16% in 2014 (zie 5.2). Dankzij deze steeds bredere toegang tot telewerk kan ca. 6% van de woon-werkverplaatsingen worden vermeden.

Drie van de **verplichte maatregelen** zijn tussen 2014 en 2017 “strenger” geworden (fietsparkeerplaats, plan voor noodsituaties en vervuilingspieken en de OV-maatregel). Maar het lijkt erop dat de bedrijven binnen nu en de volgende verplichting hieraan kunnen beantwoorden. Het percentage sites dat in overeenstemming is met de 5 andere door het BVP-besluit voorziene verplichte maatregelen is vergelijkbaar met 2014 (zie 4).

De waaier van **maatregelen** om duurzamere mobiliteit te bevorderen die door de bedrijven aan hun werknemers aangeboden wordt, is overigens sterk uitgebreid tussen 2011 en 2017. We merken echter op dat het grootste deel van deze evolutie zich heeft voorgedaan tussen 2011 en 2014 en dat de groei tussen 2014 en 2017 is vertraagd (zie 5).

Tot slot moet het belang van het werk van de **mobilitetscoördinatoren** binnen de BVP-bedrijven worden benadrukt. Zij spelen een belangrijke rol binnen de invoering van het interne beleid voor duurzame mobiliteit. De kwaliteit van de toegepaste maatregelen (die niet aan de hand van de cijfers kan worden weergegeven) hangt in zeer sterke mate af van hun betrokkenheid en de tijd die ze ervoor kunnen vrijmaken. Het onderhouden van goede relaties tussen Leefmilieu Brussel en de mobilitetscoördinatoren en ze onderling met elkaar in contact brengen om goede ervaringen uit te wisselen is dus eveneens essentieel.

7. Online gegevens

Op de website van Leefmilieu Brussel is de data in elektronische vorm terug te vinden die werd gebruikt voor het opstellen van deze balans:

<https://leefmilieu.brussels/databalans2017>

Voor data die niet geaggregeerd is of data die gerelateerd is tot een specifieke zone van de Regio, stuur een mail naar **pdebvp@environnement.brussels**.

8. Bijlage

Methodologie voor de definitie van de bereikbaarheidszones

Om analyses uit te kunnen voeren op basis van de bereikbaarheid van de bedrijven met het openbaar vervoer (trein, metro, tram en bus samen), is het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ingedeeld in 3 zones met homogene bereikbaarheid.

Deze zones zijn gedefinieerd op basis van bereikbaarheidsindices die door Kevin Lebrun en Thomas Ermans zijn voorgesteld. Voor elke statistische sector in het BHG hebben ze 2 bereikbaarheidsindices berekend in hun synthesenota over de woon-werkverplaatsingen die is verschenen in het elektronische tijdschrift Brussels Studies⁹: een eerste om de

bereikbaarheid met het openbaar vervoer van een statistische sector van binnen het gewest weer te geven en een tweede voor de bereikbaarheid van buiten het gewest.

Voor de behoeften van die balans zijn de bereikbaarheidsscores voor werknemers van binnen en buiten het gewest voor elke statistische sector gecombineerd om een enkele bereikbaarheidsindex te verkrijgen. Zodat deze samengestelde index rekening houdt van het aandeel Brusselaars (65,1%) – niet-Brusselaars (34,9%) binnen BVP-bedrijven is de externe toegankelijkheidsindex zwaarder meegewogen (65,1%).

⁹ Thomas Ermans, Céline Brandeleer, Michel Hubert, Kevin Lebrun en Florentine Sieux, «Woon-werkverplaatsingen: stand van zaken en actieppectieven voor de bedrijven», Brussels Studies [online], Synthesenota nr. 125, online gepubliceerd op 2 juli 2018, geraadpleegd op 7 december 2018. URL: <http://journals.openedition.org/brussels/1680>; DOI: 10.4000/brussels.1680

Redactie

Simon Dehouck (Leefmilieu Brussel) & Gaston Bastin (Leefmilieu Brussel)

Grafisch design : Françoise Walthéry (rougeindigo.be)

Foto's : Yvan Glavie (Leefmilieu Brussel)

Verantwoordelijke uitgevers

Leefmilieu Brussel • F. Fontaine & B. Dewulf

Havenlaan 86C/3000 • 1000 Brussel

Brussel Mobiliteit • Camille Thiry

Vooruitgangstraat 80 • 1035 Brussel

Bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Balans van de situatie in 2017

D/2019/5762/05

© Leefmilieu Brussel • April 2019