



## BALANS VAN DE BEDRIJFSVERVOERSPLANNEN

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het opstellen van een bedrijfsvervoersplan (BVP) verplicht voor ondernemingen waar meer dan 200 werknemers zijn tewerkgesteld op eenzelfde site. Het BVP kent twee fasen: eerst wordt een diagnose gesteld van de mobiliteit, vervolgens wordt een concreet actieplan ontwikkeld.

Momenteel werden al 260 dergelijke mobiliteitsdiagnoses opgesteld. Ze hebben betrekking op een totaal van 220 000 werknemers - of een derde van de arbeidsplaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - waarvan slechts 30% in het Gewest wonen.

Wat de belangrijkste vervoerswijze voor het woon-werkverkeer aangaat (d.w.z. het vervoer dat over de langste afstand wordt gebruikt), kiest gemiddeld 47% van deze werknemers de auto (45% als chauffeur en 2% als passagier), 32% reist met de trein en 15% neemt de bus, de tram of de metro. Minder dan 3% van de werknemers gaat te voet, minder dan 2% neemt de fiets.

Uit een analyse van de verzamelde gegevens blijken er grote ruimtelijke verschillen te bestaan op het vlak van de keuze van de vervoerswijzen (zie kaart).

De verdeling van de vervoerswijzen van de werknemers wordt bijvoorbeeld sterk beïnvloed door de bereikbaarheid van de onderneming met het openbaar vervoer. Ter illustratie: op de Noord-Zuid-as is

het gemiddeld gebruik van de wagen 25%, tegen 70% in de minder goed bediende zones.

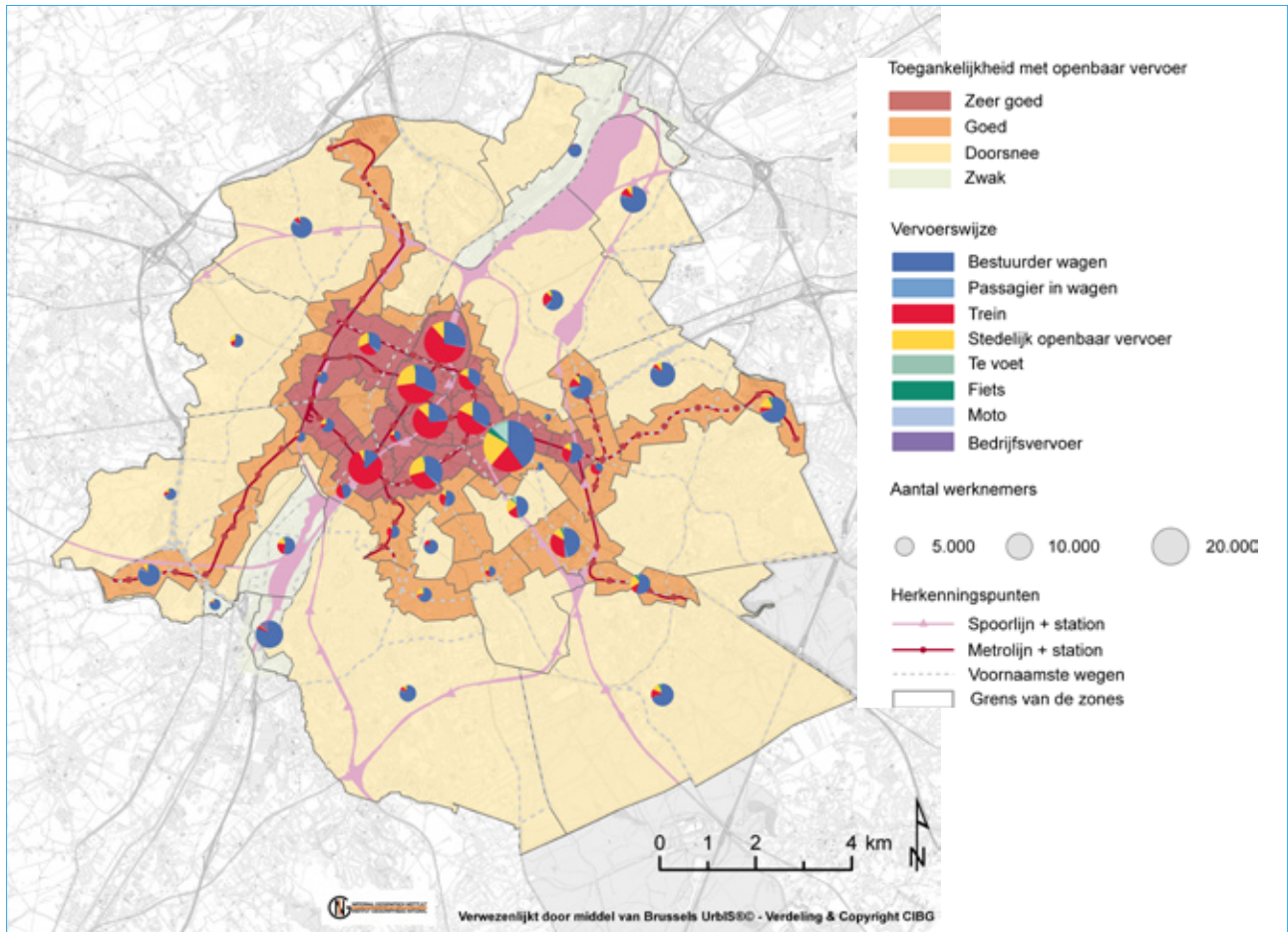
De analyse (ook uitgevoerd per bedrijfstak) heeft nog andere factoren aan het licht gebracht die de modale verdeling beïnvloeden, zoals:

- de woonplaats van de werknemers (of het tewerkstellingsbekken): ziekenhuizen, gemeentebesturen, hotels en handelszaken werven vooral plaatselijk aan, terwijl de federale overheidsbesturen en de telecommunicatiesector het grootste tewerkstellingsbekken hebben;
- de parkeermogelijkheden: bij een constant aantal werknemers kan men ervan uitgaan dat hoe groter het aanbod aan parkeerplaatsen des te meer chauffeurs er zullen zijn;
- de terbeschikkingstelling van bedrijfswagens: deze is een stimulans om de wagen te gebruiken en is vooral kenmerkend voor de privésector;
- het interne mobiliteitsbeleid (o.a. de tussenkomst in de kosten van het woon-werkverkeer, wat gewoonlijk is vastgelegd in sectorale akkoorden).

In de sectoren waar de meeste "gunstige" factoren aanwezig zijn, wordt de wagen gemiddeld minder vaak ingezet voor het woon-werkverkeer.

### Voornaamste vervoerswijze van de werknemers (ondernemingen met meer dan 200 personen) – weergave per bereikbaarheidszone

BRON : LEEFMILIEU BRUSSEL, DIENST PARKEREN EN VERPLAATSINGEN, I.S.M. MOBIEL BRUSSEL, 2008





## MILIEUDRUK VAN DE ACTIVITEITEN

Door sociaal-economische en milieugegevens aan elkaar te toetsen, kunnen we een raming maken van de druk die de economische activiteiten uitoefenen op het milieu, rekening houdend met het belang van deze activiteit (in termen van werkgelegenheid, productie, ...) en met de evolutie ervan in de tijd.

Hiervoor zijn nauwkeurige gegevens nodig, per bedrijfstak:

- Voor de sociaal-economische gegevens: werkgelegenheid, toegevoegde waarde, ingenomen oppervlakte, aantal studenten, ...
- Voor de milieugegevens: gegevens over het verbruik (van water, energie, oppervlakte, ...), de productie (van afval bijvoorbeeld), de emissies (van verontreinigende stoffen).

Er werd een analyse gemaakt van de milieudruk van de verschillende bedrijfssecties in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in verhouding tot het aantal gegenereerde banen. In functie van de gegevens die op

dit moment beschikbaar zijn op niveau van het Gewest kon alleen een gedeeltelijke analyse (voor bepaalde vormen van druk op het milieu) worden overwogen.

Bovendien is de kwaliteit van het eindresultaat rechtstreeks afhankelijk van de kwaliteit van de gebruikte gegevens. Deze lenen zich vaak niet voor het uitvoeren van interpolaties naar een meer gedetailleerde sectorale of ruimtelijke schaal zodat de interpretatie ervan met de nodige omzichtigheid dient te gebeuren.

De onderstaande tabel geeft een rangschikking van de verschillende bedrijfssecties volgens hun verbruik van water respectievelijk energie omgerekend per arbeidsplaats, en volgens de vervoerswijze die de werknemers kiezen voor het woon-werkverkeer. De bedrijfstakken met de laagste impact (beperkt verbruik per arbeidsplaats of gering gebruik van de wagen) staan bovenaan.

### Rangorde van de bedrijfssecties Nace-BEL in functie van de belangrijkheid van het water- en energieverbruik per gegenereerde arbeidsplaats en in functie van het aandeel van de wagen in de woonwerkverplaatsingen - Gegevens 2005 voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

BRON: REGIONALE REKENINGEN, VIVAQUA EN LEEFMILIEU BRUSSEL, NAAR RDC ENVIRONMENT, 2008 / GROEN: BETROUWBARE GEGEVENS (MET NOCHTANS EEN AANTAL ONNAUWKEURIGHEDEN) / ORANJE: GEGEVENS LATEN TE WENSEN OVER / ROOD: GEGEVENS ZIJN NIET REPRESENTATIEF VOOR DE VOLLEDIGE SECTOR

Bedrijfssecties (NACE-BEL)	Waterverbruik (m <sup>3</sup> / arbeidsplaats)	Energieverbruik (ktoe/arbeidsplaats)	Woonwerkvervoer (% v/d wagen)
Bouwnijverheid	1 ●	1 ●	geen gegevens ●
Openbaar bestuur	2 ●	2 ●	1 ●
Zakelijke dienstverlening, onroerende goederen	3 ●	6 ●	6 ●
Vervoer, opslag en communicatie	4 ●	5 ●	5 ●
Financiële instellingen	5 ●	3 ●	3 ●
Productie en distributie electriciteit, gas en water	5 ●	9 ●	9 ●
Groot- en kleinhandel, reparatie van auto's	6 ●	11 ●	8 ●
Onderwijs	7 ●	8 ●	4 ●
Industrie	8 ●	12 ●	11 ●
Gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening	9 ●	7 ●	10 ●
Gemeenschapsvoorzieningen, sociaal-culturele en persoonlijke diensten	10 ●	10 ●	7 ●
HoReCa	11 ●	4 ●	2 ●

Op het vlak van de milieu-impact kunnen voor eenzelfde sector sterke tegenstrijdigheden worden waargenomen, afhankelijk van zijn specifieke eigenschappen (activiteit, inplanting in het stadsweefsel, ...). Zo is het aantal horeca-werknemers dat zich verplaatst met de wagen beperkt (zie fiche Bedrijfsvervoersplannen van de ondernemingen), maar kent deze sector ook een zeer hoog waterverbruik per werknemer.

Er worden ook onverwachte verschillen waargenomen tussen sectoren die op het eerste zicht vrij gelijklopende behoeften hebben. Zo zijn er grote verschillen tussen bijvoorbeeld de overheidsbesturen, de

diensten aan bedrijven en onroerende goederen en de sector van de financiële dienstverlening, terwijl het in de drie gevallen om kantooractiviteiten gaat.

Een dergelijke toetsing van gegevens blijkt dan ook interessant voor een intersectorale vergelijking, meer bepaald op het vlak van de tertiaire sector die sterk vertegenwoordigd is in het Gewest. Bovendien kunnen de aanvullende studies zo meer doelgericht worden uitgevoerd met het oog op het bepalen van verklarende factoren of om na te gaan welk bewustmakingsbeleid aangewezen is.