



## 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

