

BESTE MOBILITEITSPRAKTIJKEN voor het WOON-WERKVERKEER bij BEDRIJVEN en OVERHEIDINSTELLINGEN

verslag op basis van de woon-werkverkeerdagnostiek 2008

Voorwoord

Met de gegevens van de 2^{de} woon-werkverkeer diagnostiek van 2008 (wet van 8/4/2003), beschikt de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (FODMV) over voldoende recente gegevens én over de stand van zaken van de mobiliteit van de werknemers op een bepaalde datum (30/6/2008) én over de evolutie van de mobiliteit sinds de vorige diagnostiek (30/6/2005).

Deze gegevens tonen aan dat het wagengebruik voor het woon-werkverkeer tussen 2005 en 2008 met -1,9% verminderd is, terwijl het totale autoverkeer gedurende dezelfde jaren met bijna 2% steeg¹, dank zij de bevorderingsmaatregelen voor alternatieve vervoermiddelen en de dialoog tussen sociale partners.

Om deze trend nog te verstevigen werd de FOD Mobiliteit en Vervoer, Directie Mobiliteit, belast met de bepaling van de “beste mobiliteitspraktijken voor het woon-werkverkeer”, op aanvraag van de CRB (Centrale Raad voor het Bedrijfsleven) en van het Kabinet van Staatssecretaris Schouppe.

De bedoeling is de aanmoediging van de werkelijke “best practices”, als denkpistes voor de werkgevers en voor de werknemers².

Inhoudstabel

1. Algemeen en werkwijze	2
2. Aanwezigheid van een vervoerscoördinator	3
3. Beste praktijken voor het openbaar vervoer met trein	5
4. Beste praktijken voor het openbaar vervoer met metro/tram/bus (MTB).....	7
5. Beste praktijken fietsgebruik.....	9
6. Beste praktijken gemeenschappelijk privé vervoer.....	11
7. Beste praktijken voor de carpooling.....	13
8. Beste praktijken bij de FOD's	15
9. Beste praktijken bij steden en gemeentes.....	18
10. Beste praktijken bij telewerken	20
11. Beste praktijken bij het verhuizen van de werkplaats	22

¹ Zie Voorlopig Verslag pag. 57

² Andere studies zijn ook met onderzoeksploegen in opmaak of opgestart, meer nog dan na de diagnostiek 2005. De universiteit Luik en de KUL zijn met eigen projecten in dat verband gestart. Bij de POD Wetenschapsbeleid werd het project ADICCT (Fucam + UGent), dat reeds de resultaten van 2005 bestudeerde, uitgebreid tot het onderzoek van de evolutie 2005-2008.

1. Algemeen en werkwijze

De gegevens van de 2^{de} woon-werkverkeer diagnostiek van 2008 (wet van 8/4/2003), komen van 3.800 belangrijke werkgevers (met meer dan 100 werknemers), voor bijna 10.000 vestigingseenheden (9.875 met in principe minstens 30 werknemers), voor een totaal van ruim 1.400.000 werknemers, dat is 1/3 van alle Belgische werknemers. Daarenboven beschikt FODMV ook over globale inlichtingen (werkplaats) van 1.800.000 andere werknemers (werkgevers met minstens 5 werknemers), zodat statistische veralgemeningen van de resultaten van de diagnostiek per industriezone, gemeente, enz. mogelijk worden.

Om de “best practices” uit deze gegevens te halen werden eerst de meest invloedrijke maatregelen of toestanden statistisch bepaald.

Dan werden voor deze toestanden of maatregelen telkens drie stappen toegepast:

1. Samenvatting van de statistiek uit de enquêtes, met of zonder deze maatregel. De woon-werkverkeerenquêtes bevatten inderdaad genoeg informatie om de resultaten te vergelijken tussen enerzijds vestigingen die een maatregel toepassen en anderzijds vestigingen die deze niet toepassen.

Bij de vergelijking van de toestand met of zonder maatregel wordt zo nodig de nadruk gelegd op andere oorzaken die het resultaat kunnen beïnvloeden.

Zo zien we bijvoorbeeld dat bij vestigingen die de mogelijkheid bieden tot telewerk het treingebruik hoger ligt. Dit kan mogelijks te danken zijn aan het feit dat men op deze vestigingen meer oog heeft voor de mobiliteitsproblematiek.

Zo ziet men ook bijvoorbeeld dat vestigingen met weinig parkeerruimtes meer gebruik maken van het openbaar vervoer (tram, bus). Maar het gaat hier om de toestand in de agglomeraties die niet rechtstreeks met de toestand buiten de agglomeraties kan vergeleken worden.

De nadruk wordt ook gelegd op de mate van de toepassing van de maatregel. Bepaalde resultaten zijn statistisch minder representatief indien er niet genoeg werkgevers de maatregel toepassen.

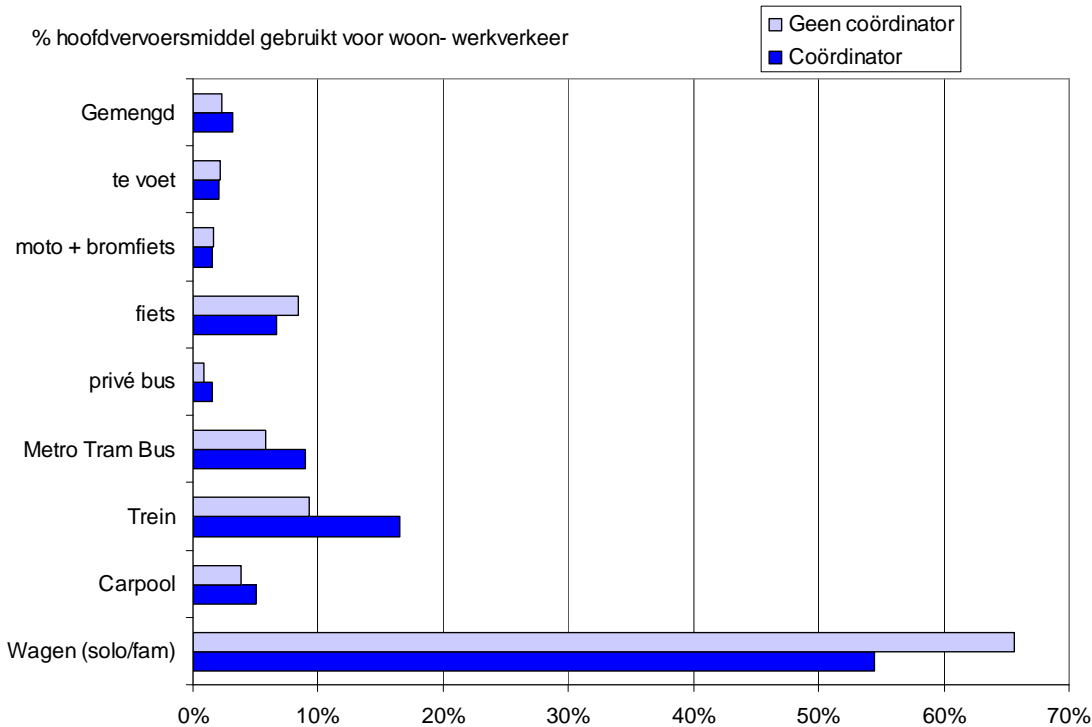
2. Vergelijking van de toestand van 2005 met deze van 2008
3. Meer nauwkeurige beschrijving van de “best practices”: hiervoor werd telkens contact opgenomen met de betrokken bedrijven en overheidsorganen, zodat men de gepaste beschrijving en informatie kon doorgeven.

De meest typische of vindingsrijke maatregelen worden dan in onze tekst beschreven.

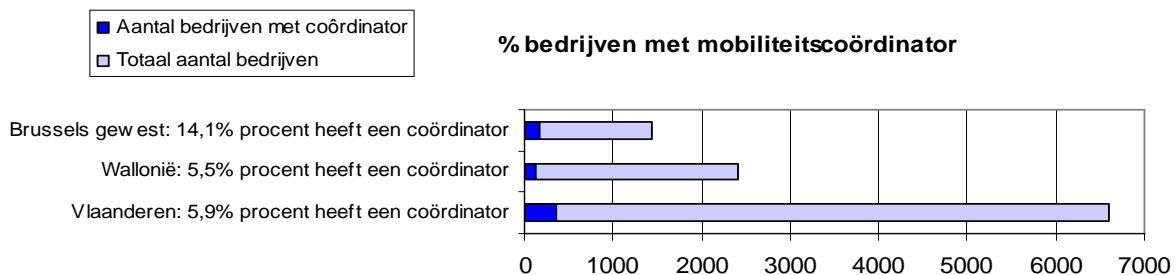
2. Aanwezigheid van een vervoerscoördinator

2.1 Statistische gegevens uit de enquêtes

De meest efficiënte wijze om de mobiliteit te verbeteren lijkt het aanstellen van een vervoerscoördinator. Deze maatregel heeft invloed op alle vervoermiddelen.



Bij vestigingen met een mobiliteitscoördinator neemt het sologebruik van de wagen om zich van en naar het werk te verplaatsen sterk af, terwijl het gebruik van openbaar vervoer, carpool en het inlassen van privé bussen daarentegen toeneemt.



We kunnen ook opmerken dat het gebruik van de fiets kleiner is bij vestigingen die over een mobiliteitscoördinator beschikken. Dit lijkt op het eerste zicht tegenstrijdig en kan worden verklaard door twee aspecten. Enerzijds vindt men een mobiliteitscoördinator terug in grotere vestigingen waar de woon- werkafstand dikwijls groter is. Anderzijds kan men opmerken dat een mobiliteitscoördinator vooral terug te vinden is bij vestigingen gelegen in het Brussels hoofdstedelijk gewest waar het fietsgebruik meer dan 8 maal lager ligt dan in Vlaanderen.

2.2 Evolutie 2005-2008

Wanneer we de evolutie bekijken tussen dezelfde vestigingen (vestigingen die deelgenomen hebben aan de enquêtes van 2005 en 2008), merken we een daling op

van 3,66% van het gebruik van de wagen (solo), dubbel zoveel als de gemiddelde daling over alle enquêtes (-1.9%).

2.3 Succesverhalen

Vestigingseenheid	Onderneming Instelling	Locatie	werk-nemers	Wagengebruik 2008 (%)	Evolutie sinds 2005 v/h % wagengebruik
2 149 676 386	DELHAIZE - MELS BROEK	STEENOKKERZEEL	95	63	-26
2 138 236 128	SMALS-MVM VZW	CHARLEROI	69	45	-48
2 005 113 823	AGFA-GEVAERT	WESTERLO	134	40	-42
2 144 087 703	VDAB	LEUVEN	93	45	-41
2 036 150 754	PENDERS & VANHERLE	HEUSDEN-ZOLDER	177	58	-39

De tabel hierboven geeft enkele grote succesverhalen weer, namelijk de vestigingen of bedrijven met een vervoerscoördinator die de grootste daling van het percentage wagengebruikers sinds 2005 tonen. Hierna enkele voorbeelden.

► **MOBILITEITSCOÖRDINATOR betekent een brede waaier aan taken, van invoering 3^{de} betaler systeem tot inrichten van mobiliteitsdagen**

Het bedrijf **DELHAIZE (distributie)** heeft sinds bijna 10 jaar een mobiliteitscoördinator. Deze heeft kunnen instaan voor de veralgemening van de fietsvergoeding en van het 3^{de} betalersysteem voor het openbaar vervoer (men gaat momenteel van de 70% tot de 80% tussenkomst). Toch is het succes van deze mobiliteitsmaatregelen dikwijls afhankelijk van plaatselijke omstandigheden. Daarom worden er plaatselijke mobiliteitsdagen op de vestigingen georganiseerd, waar de positieve en negatieve punten kunnen uitgelegd worden. Door de overplaatsing van werknemers tussen de vestigingen probeert men het woon-werkverkeer te verminderen. Er zijn nog veel initiatieven op komst, zoals een proefproject carpooling.

► **MOBILITEITSCOÖRDINATOR en “carpooling in geval van nood”**

Bij de **SMALS-MVM (dienstverlening informatica voor overheidsinstellingen)** heeft de mobiliteitscoördinator o.m. het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer volledig gratis voor de werknemers kunnen verkrijgen via de 3de betalerregeling. Voor de zetel van Charleroi heeft hij ook een “carpooling in geval van nood” georganiseerd, in het geval dat het openbaar vervoer door technische defecten of protestacties zou stilvallen.

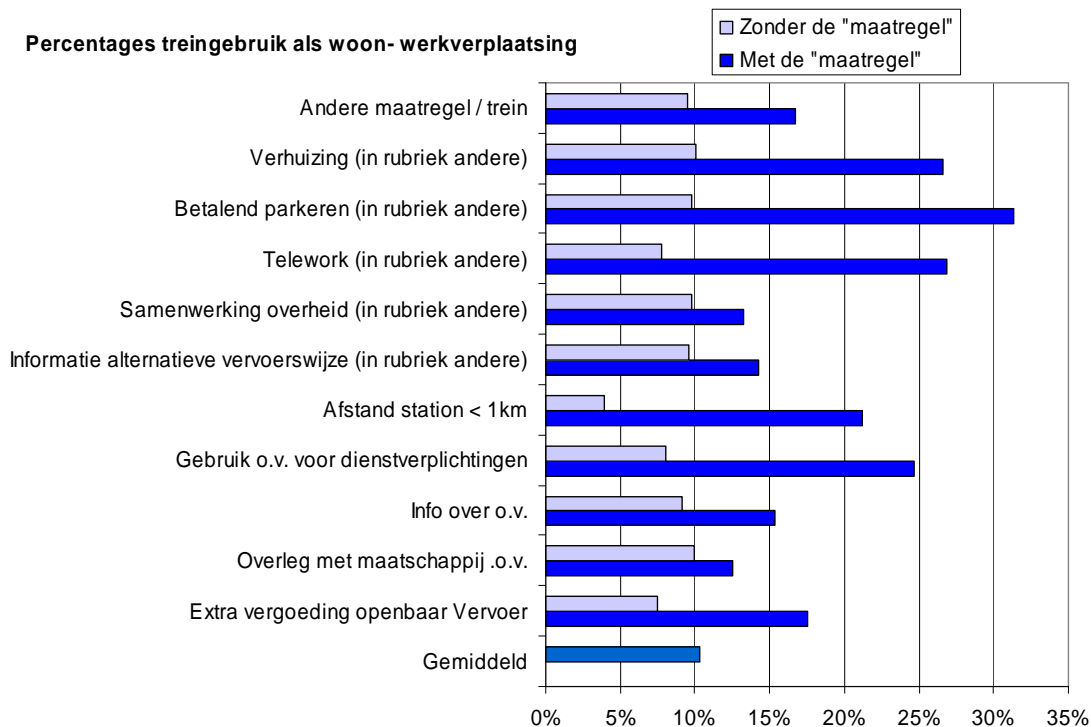
► **MOBILITEITSCOÖRDINATOR en reparatiesetjes voor fietsers**

Bij **AGFA-GEVAERT Westerlo** werd het fietsvervoer aangemoedigd met de fietsvergoeding, beveiligde fietsstallingen, maar ook met een zeer praktische maatregel: de beschikbaarheid van reparatiesetjes van de fietsen. Deze zijn des te meer nodig omdat veel werknemers op “fietsafstand” van de vestiging wonen.

3. Beste praktijken voor het openbaar vervoer met trein

3.1 Statistische gegevens uit de enquêtes

Zoals het diagram hieronder aantoont, is de meest efficiënte "maatregel" voor het aanmoedigen van het spoorvervoer eigenlijk de nabijheid van het station. Voor de vestigingen die minder dan 1 km van het station liggen, is het aantal gebruikers van het spoor 5 maal groter dan in de andere gevallen (21,2% vs 3,9%). Het aantal spoorverbindingen is hier natuurlijk maatgevend (zie Verslag WWV 2008).



De tweede meest efficiënte maatregel is de extra vergoeding voor openbaar vervoer – meestal via het 3^{de} betalersysteem – zodat deze gratis wordt voor de werknemers. Hiermee stijgt het treingebruik van 7,5% naar 17,5%.

De andere invloeden zijn moeilijker te bepalen, daar de maatregelen (betalend parkeren, verplicht openbaar vervoer voor dienstverplaatsingen...) meestal gekoppeld zijn aan de nabijheid van het station in een grote agglomeratie.

Men moet ook opmerken dat een nogal goedkope maatregel - het verspreiden van informatie over het openbaar vervoer - ook een duidelijke positieve invloed heeft: hiermee groeit het aantal spoorgebruikers van 9,0% naar 15,3%.

Het aantal bedrijven die deze maatregel toepassen zou eigenlijk kunnen groeien. Van de vestigingseenheden die op minder dan 1km van het station liggen, verdeelt er maar 1 op 4 (9,5 % op 35,4%) informatie rond over het openbaar vervoer.

3.2 Evolutie 2005-2008

Wanneer we de evolutie bekijken tussen dezelfde vestigingen (vestigingen die deelgenomen hebben aan de enquêtes van 2005 en 2008), merken we op dat de daling van het wagengebruik (-1.9% over alle enquêtes) het volgende wordt:

- 16,6% indien de vestigingseenheid op minder dan 1 km van het station ligt;
- 12,8% indien een extra vergoeding voor het openbaar vervoer voorzien is;
- 9,6% indien informatie over het openbaar vervoer in het bedrijf verspreid wordt.

3.3 Succesverhalen

Enkele typische voorbeelden zijn hier aangegeven.

Vestigingseenheid	Onderneming Instelling	Locatie	werk- nemers	Station < 1 km	Wagengebruik 2008 (%)	Treingebruik 2008 (%)	Evolutie sinds 2005	
							% trein	% wagen
2 153 240 642	BELGACOM	EVERE	350	0	5	93	+24	-23
2 142 726 634	DEXIA BANK - DEXIA BANQUE	BRUXELLES-BRUSSEL	1622	1	22	63	+5	-2
2 143 746 223	FORTIS AG	BRUXELLES-BRUSSEL	2340	1	28	54	+11	-8
2 163 673 288	C.P.A.S.	LEUZE-EN-HAINAUT	173	1	14	29	+28	-66

► 3^{de} BETALER SYSTEEM en PENDELBUS naar het station

Bij BELGACOM Evere (zoals de andere vestigingen van Belgacom en veel andere bedrijven) past men het 3^{de} betalersysteem toe, zodat het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer voor de werknemer volledig gratis is (100% terugbetaald).

Daarenboven probeert men de bereikbaarheid van het treinstation (op meer dan 1 km) met een pendelbus te verbeteren. Deze maakt meerdere keren per dag de verbinding met het Noordstation (naast de hoofdzetel van Belgacom), zodat het voor- en natraject zeer gemakkelijk wordt.

► TERUGBETALING van VOOR- en NATRAJECTKOSTEN naar/van station

Bij DEXIA BANK (zie verder ook de maatregelen voor fietsers) is niet alleen het 3^{de} betalersysteem toegepast. Ook worden alle kosten die gemaakt worden bij voor- en natraject, alsook parkeerkosten terugbetaald voor wagen, motorfiets en fiets.

► TREINABONNEMENT soms tot 150% TERUGBETAALD en ACTIEDAGEN

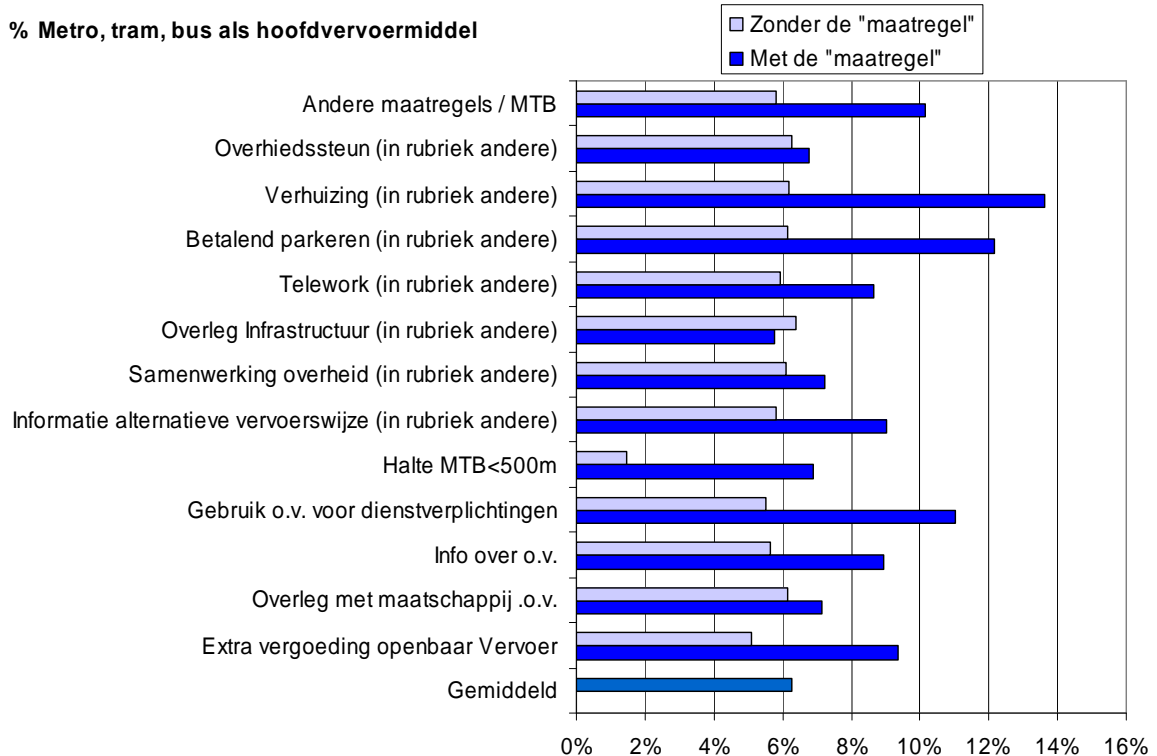
Bij FORTIS BANK MARAIS (Brussel) is er een mobiliteitsexpert aangeworven en geeft een intranetsite alle info over mobiliteit (incl. verwijzingen naar de uurregelingen van het openbaar vervoer). In september, "mobiliteitsmaand", zijn er activiteiten georganiseerd, zoals de "dag van de auto", ecodriving, "bike to work"; er zijn bedrijfsfietsen beschikbaar.

Het treinabonnement voor werknemers die meer dan 50km moeten reizen wordt tot 150% terugbetaald.

4. Beste praktijken voor het openbaar vervoer met metro/tram/bus (MTB)

4.1 Statistische gegevens uit de enquêtes

De meest efficiënte "maatregel" is dus de nabijheid van de haltes. Bijna alle vestigingen die deelnamen aan de enquête liggen binnen een straal van 500m van een metro-, tram- of bushalte (87,7%, zelfs 97,2% in het Brussels H. G.), met een MTB-gebruik van 6,9%. Voor de enkele vestigingen die verder van een halte liggen daalt het MTB-gebruik tot 1,5%.



Voor het hoofdvervoer halen de stedelijke gebieden hierin vanzelfsprekend de betere scores, omdat de woon- en werkplaats met hetzelfde vervoermiddel bereikt kunnen worden. (zie Verslag WWV 2008).

De tweede meest efficiënte maatregel is de extra vergoeding voor openbaar vervoer – via het 3^{de} betalersysteem – zodat deze gratis wordt voor de werknemers. Hiermee stijgt het MTB-gebruik van 5,1% (zonder tussenkomst) naar 9,3%.

Net zoals bij het treingebruik heeft de informatie over openbaar vervoer een duidelijke positieve invloed op het gebruik van metro, tram en bus, alhoewel deze kleiner blijft dan voor het spoorgebruik: hiermee groeit het aantal MTB-gebruikers van 5,6% naar 8,9% (spoor: 9,0% naar 15,3%).

Het aantal bedrijven die de maatregelen van aanmoediging en informatieverbreiding voor het MTB-vervoer toepassen, zou kunnen groeien, zoals voor het spoorvervoer, en zelfs nog meer, namelijk: maar 1 vestiging op 10 verspreid hierover informatie.

4.2 Evolutie 2005-2008

Wanneer we de evolutie bekijken tussen dezelfde vestigingen (vestigingen die deelgenomen hebben aan de enquêtes van 2005 en 2008), merken we op dat de daling van het wagengebruik (-1,9% over alle enquêtes) het volgende wordt:

- 6,4% indien overleg gepleegd wordt met de vervoermaatschappijen;
- 9,6% indien informatie over spoor- en MTB-vervoer in het bedrijf verspreid wordt.

4.3 Succesverhalen

Vestigingseenheid	Onderneming Instelling	Locatie	werk- nemers	Wagengebruik 2008 (%)	MTB-gebruik 2008 (%)	Evolutie sinds 2005 v/h % wagengebruik
2 149 815 750	VITAMINE - UNIT ZORG e.a.	ANTWERPEN	94	14	79	-2
2 161 216 517	OCMW SINT-JAN-MOLENBEEK	ST-J-MOLENBEEK	440	11	72	-18
2 138 183 470	BGDA (ACTIRIS) ORBEM	BRUXELLES-BRUSSEL	574	7	65	-1

▶ 3^{de} BETALER SYSTEEM (ook) voor het stedelijk vervoer toepassen

Bij het OCMW van Sint-Jan-Molenbeek (zoals bij veel andere) worden de MTB-abonnementen van MIVB 100% terugbetaald, dank zij het 3^{de} betalersysteem.

▶ PENDELFONDS voor het openbaar vervoer

Vitamine W (Levanto) is een VZW voor buurtontwikkeling en sociale werkaanbiedingen, en geniet van het Vlaamse Pendelfonds voor het openbaar vervoer.

▶ AANMOEDIGING v. 3^{de} BETALER SYSTEEM en NABIJHEID WOON-WERK

Bij ACTIRIS (BGDA-ORBEM), de tewerkstellingsdienst van het Brussels H.G., worden de MIVB-abonnementen ook 100% terugbetaald en geeft men voorrang aan de aanwerving binnen de gewestelijke grenzen, wat het wagengebruik beperkt.

5. Beste praktijken fietsgebruik

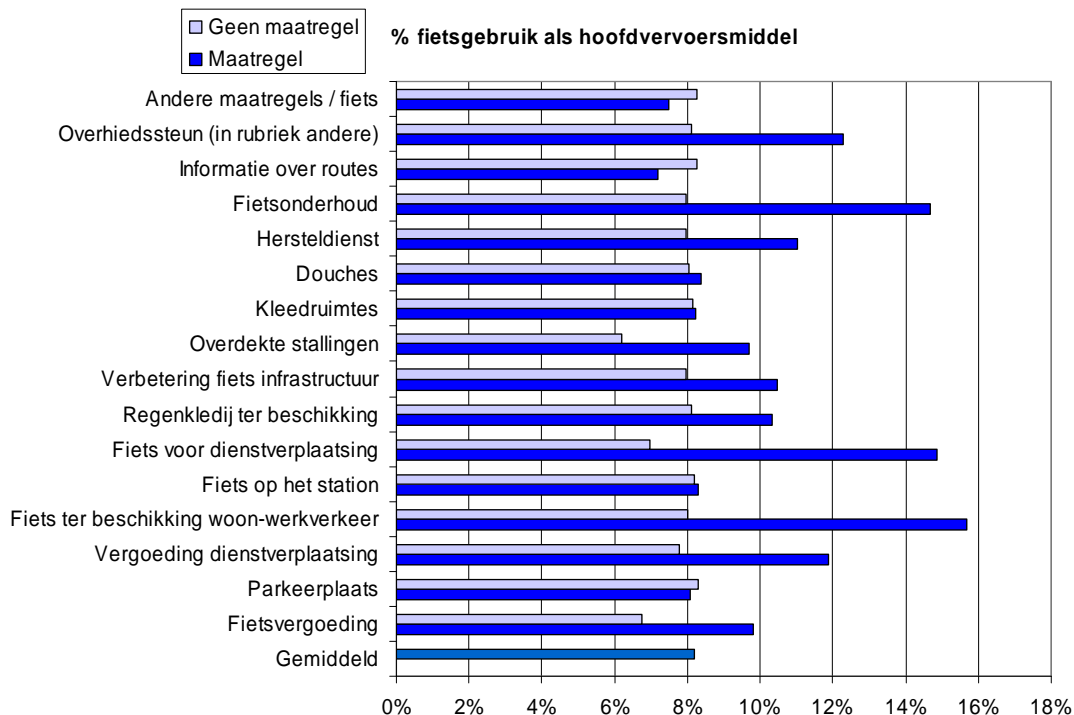
5.1 Statistische gegevens uit de enquêtes

De meest efficiënte “maatregel” voor het fietsgebruik blijkt ... de fietstraditie te zijn, gepaard met het vlakke terrein. Vlaanderen blijft hier inderdaad aan de top (12,8% v/d verplaatsingen), ver voor Wallonië en Brussel. (1,5%) (zie Verslag WWV 2008).

De volgende meest stimulerende maatregelen blijken de praktische schikkingen op de werksite zelf, die het fietsgebruik min of meer verdubbelen zoals

- de beschikbaarheid van “bedrijfsfietsen” (16% fietsgebruik tegen 8% zonder deze),
- overdekte fietsstallingen (9,7% fietsgebruik tegen 6,2% zonder stallingen),
- mogelijkheden voor fietsonderhoud (14,7% fietsgebruik tegen 9,7% zonder).

Buiten de overdekte fietsstallingen zijn deze maatregelen (nog) zeer kleinschalig.



Gezien de grote verscheidenheid in het fietsgebruik moet men voorzichtig zijn met de beoordeling van sommige maatregelen. Het verschaffen van informatie over routes lijkt een negatief effect te hebben. Dit is natuurlijk fout en wordt verklaard door het feit dat deze maatregel vooral in het Brussels H. G. wordt toegepast waar het fietsgebruik schaars is. Wanneer we deze maatregel per gewest bekijken geeft deze maatregel een stijging van het fietsgebruik.

Voor het natraject is het fietsaandeel in het Brussels H. G. sinds 2005 verdrievoudigd, van 0,5% naar 1,6% (b.v. Schaarbeek 6.3%, Elsene 3.2%), deels te danken aan het stijgende aantal servicepunten voor fietsers.

5.2 Evolutie 2005-2008

Wanneer we de evolutie bekijken tussen dezelfde vestigingen (vestigingen die deelgenomen hebben aan de enquêtes van 2005 en 2008), dan merken we een lichte stijging op voor het fietsgebruik van 7,7% in 2005 tot 8,1% in 2008, en dit zelfs op plaatsen waar het gebruik zeer hoog was (zie Verslag WWV 2008).

5.3 Succesverhalen

Vestigingseenheid	Onderneming Instelling	Locatie	werk- nemers	Wagengebruik 2008 (%)	fietsgebruik 2008 (%)	Evolutie sinds 2005 v/h % wagengebruik
2 162 443 764	BRANDWEER	GEEL	43	19	81	-2
2 160 993 912	POLITIEZONE COMPLEX APL	OOSTENDE	306	25	72	13
2 160 619 570	STADSDIENSTEN Centraal	BRUGGE	731	20	62	3
2 160 409 041	STAD BLANKENBERGE	BLANKENBERGE	219	18	61	18

► INVLOED van de FIETSVERGOEDING en van de “SPORTCONDITIE”

De **BRANDWEERDIENSTEN van GEEL** (maar ook in Turnhout, Genk e.a.) doen het bijzonder goed, aangemoedigd door de kilometervergoeding voor het fietsgebruik bij openbare diensten, maar ook omdat zij b.v. over douches beschikken. Men noteert ook dat “de brandweermannen hun sportconditie willen houden” (sic).

► COMBINATIE AUTO+FIETS met RANDPARKINGS, en FIETSPROMOTIE

De **STAD BRUGGE** beschikt over dienstfietsen, fietsvergoeding en –hersteldienst. De combinatie auto+fiets wordt gepromoveerd om de stadskern verkeersvrij te houden, dankzij randparkings waar de wagens gelaten worden voor een natraject met de fiets.

Met de promotie “Brugge Fietsstad” zijn er nog andere promotieacties voor de fiets ondernomen, zoals b.v. de campagne “Ik Kyoto”.

► OOK VERGOEDING VOOR HET STAPPEN

De **STAD BLANKENBERGE** haalt hoge cijfers dankzij een vergoeding voor de niet-gemotoriseerde woon-werkverplaatsingen (ook voor het stappen).

6. Beste praktijken gemeenschappelijk privé vervoer

6.1 Statistische gegevens uit de enquêtes

Het criterium om het gemeenschappelijk privé vervoer te organiseren, is de minder goede bereikbaarheid van de vestiging met het openbaar vervoer (in de haven Antwerpen b.v.) voor (groepen van) grote industriebedrijven (chemie, auto, staal).

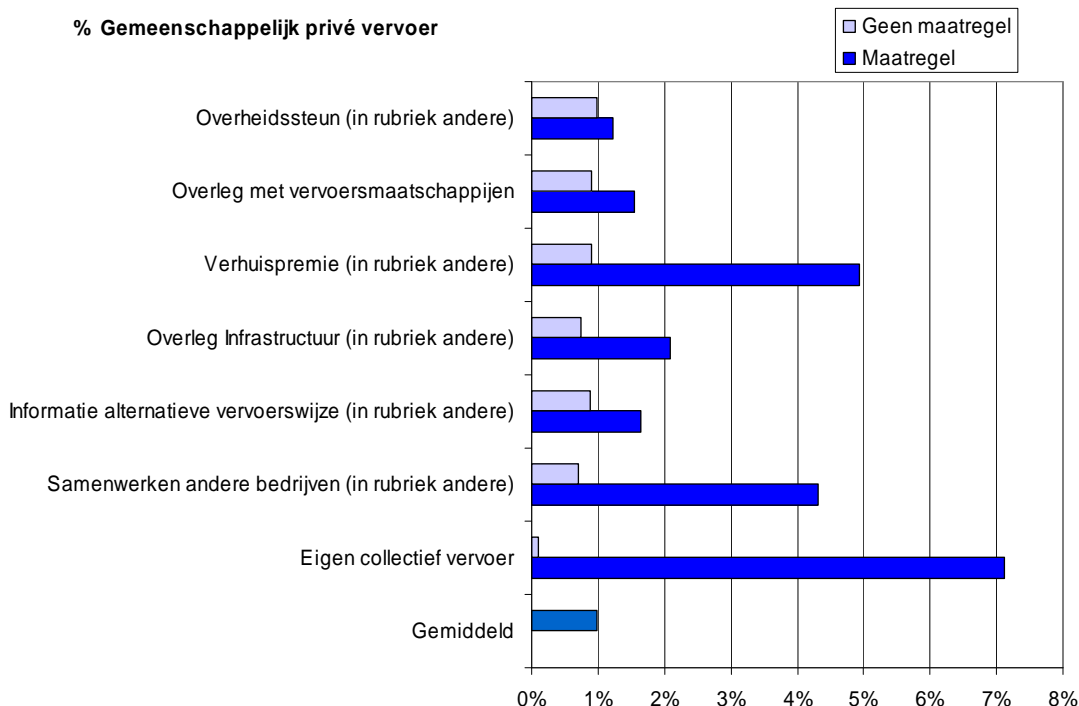
In totaal organiseert 5% van de bedrijven dat soort vervoer.

Het wordt als hoofdvervoer door 1% van alle werknemers gebruikt, d.i. 7% van de werknemers van de bedrijven die deze dienst organiseren.

Het wordt ook door ca 1,8% van de werknemers voor het natraject (tussen station en werkplaats) gebruikt. Voor 2 bedrijven op 5 dient dat vervoer enkel voor de natrajecten, zonder dat de werknemers in hun woonwijken zelf gehaald worden.

Hetzelfde vervoer gebeurt ook voor de werven (niet begrepen in onze enquêtes).

Vestiging	Aantal werknemers	Werknemers met privé bus als hoofdvervoer	
		(aantal)	(percentage)
2101970697 BASF ANTWERPEN NV	3375	1273	37,72%
2003186887 Unit ANTWERPEN of BAYER	888	606	68,24%
2004639216 VAN HOOL	4227	571	13,51%
2017495476 Unit GENT of VOLVO CARS	4153	564	13,58%
2038224277 Unit GENK of FORD WERKE GMBH	5520	494	8,95%
2102035332 Centrale zetel (ex-SIDMAR)	5441	430	7,90%
2144691378 LANXESS	515	422	81,94%

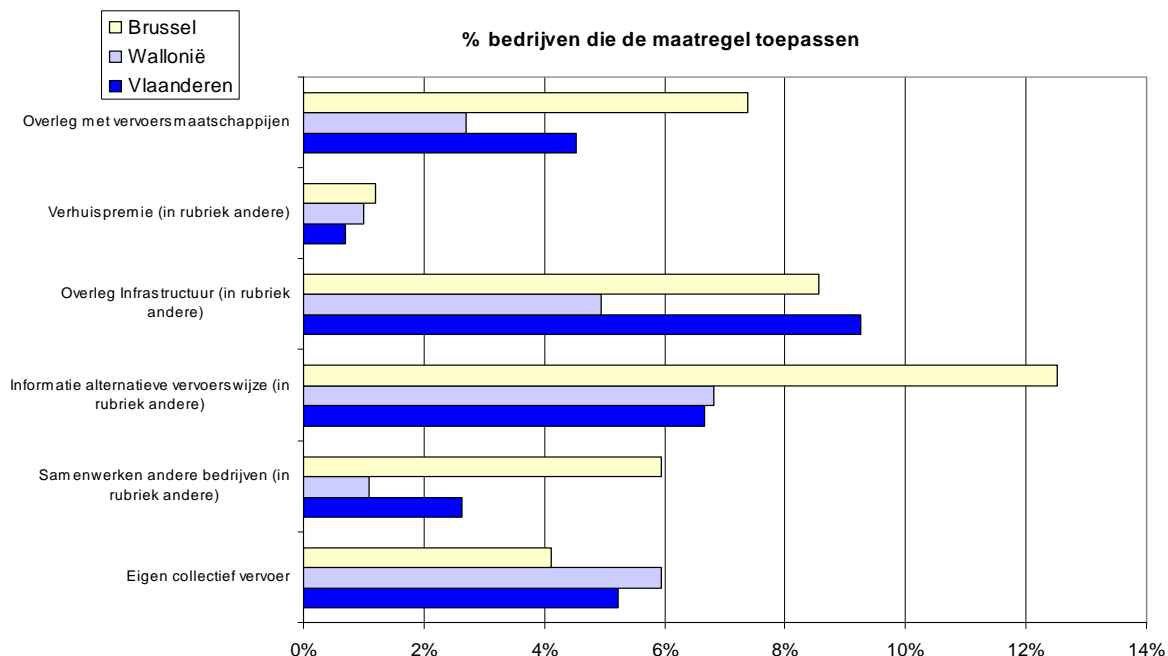


Een tweede reden om dit vervoer te organiseren lijkt de samenwerking met andere bedrijven in dezelfde situatie: het privé vervoer is daardoor 6 x meer aangemoedigd (van 0,7% zonder samenwerking tot 4,3% ermee).

De verhuispremie voor de werknemers die dicht bij hun werk komen wonen, komt 5 keer meer voor bij bedrijven met privé vervoer dan bij andere (4,9% vs 0,9%), blijkbaar zonder verband tussen deze maatregelen. De reden is misschien dat beide maatregelen dienen om werkkrachten te lokken op plaatsen waar ze schaars zijn.

Men noteert ook dat de maatregelen die invloed kunnen hebben op het privé vervoer zeer uiteenlopend toegepast worden naargelang de gewesten. Alle maatregelen waarbij overleg gepleegd wordt zijn b.v. algemener in het Brussels H. G., waarschijnlijk omdat stadsgebieden meer mogelijkheden bieden en complexer zijn.

6.2 Evolutie 2005-2008



Tussen 2005 en 2008 is het aandeel werknemers dat gemeenschappelijk privévervoer gebruikt met ca 0,2% verminderd, hoewel het aantal vestigingseenheden waar dit vervoer wordt georganiseerd met 14% steeg. In het BHG verdween deze mogelijkheid zelfs bij een twaalfstal bedrijven, en daalde het aantal gebruikers met 0,4%.

Deze beperkte evolutie kan verklaard worden door de kost van deze maatregel in de context van de economische zorgen van het jaar 2008. Om deze onkosten te beperken en de samenwerking tussen bedrijven op dat gebied te stimuleren is het Vlaams Pendelfonds sinds 2006-2007 beschikbaar.

6.3 Succesverhalen

Vestigingseenheid	Onderneming Instelling	Locatie	werk- nemers	Wagengebruik 2008 (%)	Privé bus 2008 (%)	Evolutie sinds 2005	
						%privé bus	% wagen
2 144 691 378	LANXESS	ANTWERPEN	515	0	82	+24	-28
2 026 969 111	unit Dendermonde of IVAKA	DENDERMONDE	172	10	90	+12	-12
2 002 023 778	Unit THIMISTER-CLERMONT of ETABLISSEMENTS JEAN WUS	THIMISTER-CLERMONT	60	27	73	+73	-70
2 003 186 887	Unit ANTWERPEN of BAYER ANTWERPEN	ANTWERPEN	888	26	69	+13	-4
2 143 917 061	FLUXYS INTERVENTIECENTER	SINT-PIETERS-LEEUV	46	39	52	+4	0



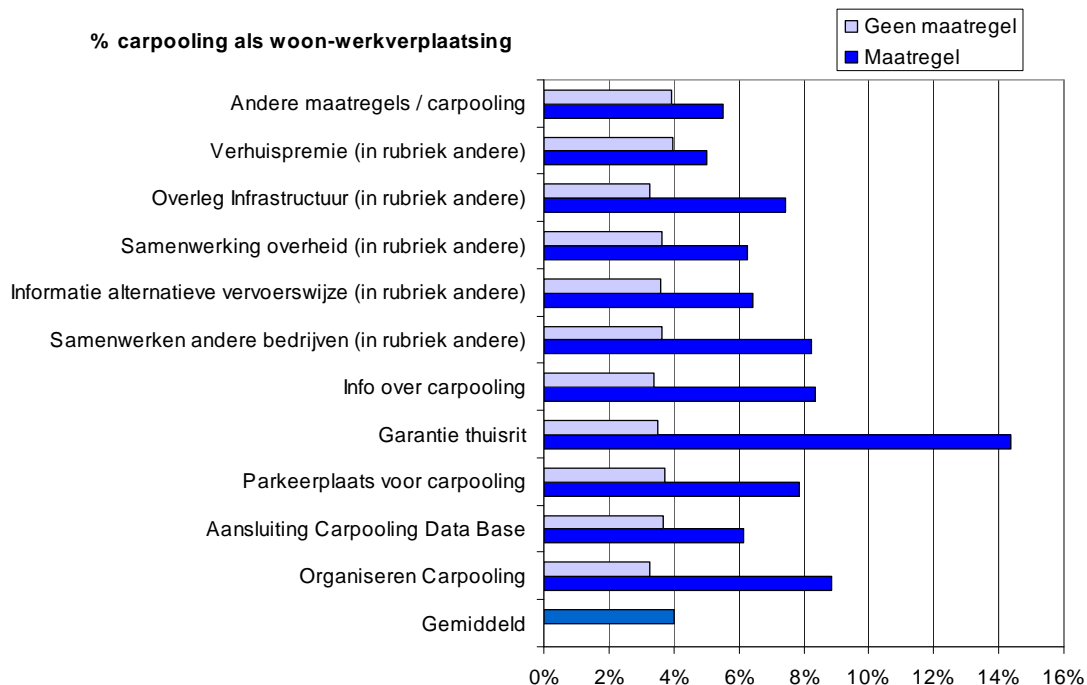
PRIVE BUSSEN NETWERK door BEDRIJVEN v/d HAVEN ANTWERPEN

LANXESS, BAYER en een 10-tal industriefirma's van de Haven Antwerpen hebben samen al 30 jaar een netwerk met privé bussen, met haltes afgestemd op de werknemerswoningen. Vanaf 2010 wordt het systeem uitgebreid naar IBUS (IndustrieBus), een soort privaat-openbaar busvervoer naar de haven toe.

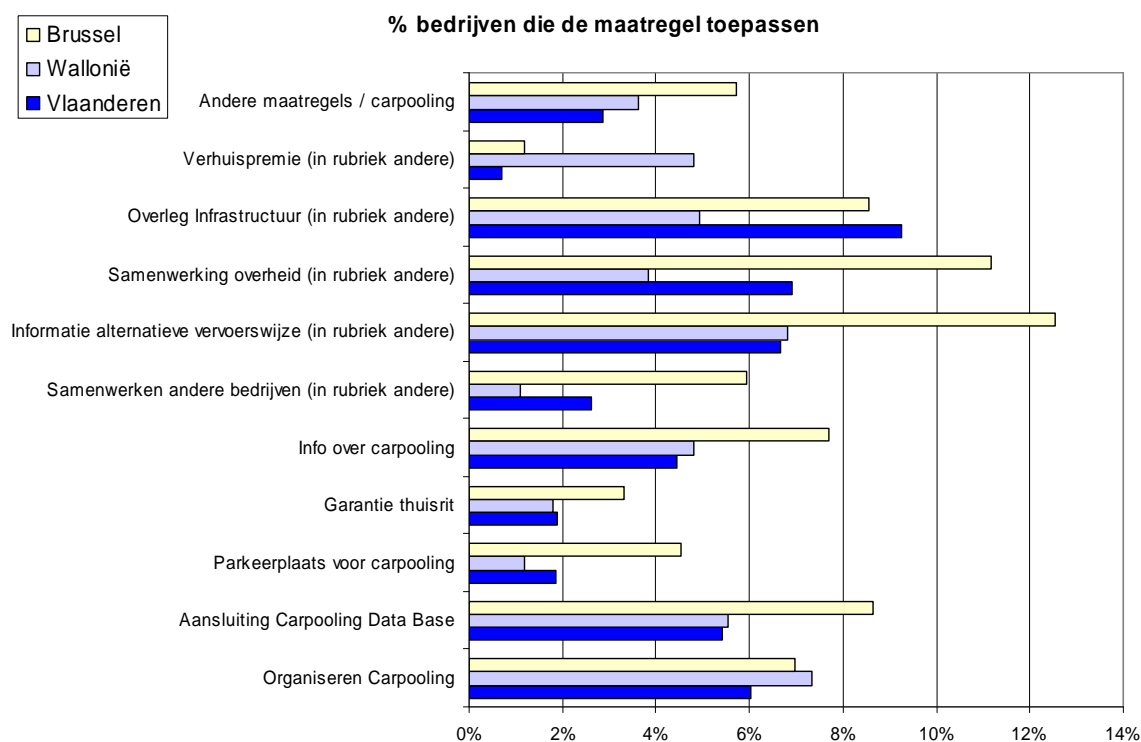
7. Beste praktijken voor de carpooling

7.1 Statistische gegevens uit de enquêtes

Carpooling kan natuurlijk op alle bedrijven, zodra 2 of meer werknemers beslissen om hun wagen(s) voor het woon-werkverkeer te delen.



Maar de beste maatregel om dat vervoer aan te moedigen is vanzelfsprekend het organiseren van carpooling door het bedrijf zelf (het aandeel carpoolers groeit van 3,2% naar 8,8%), eventueel met aansluiting op een carpooling data base (TaxiStop). Indien bij de organisatie de terugkerende thuisrit ook kan gegarandeerd worden, krijgt men de grootste groei van het aandeel carpoolers: van 3,5% naar 14,4%.



Het aandeel werknemers die carpooling gebruiken schommelt rond 4,5% (Vlaanderen 4,4%, Wallonië 4,8%) met minder succes in het Brussels H. G. (1,9%). Het wordt in 7% van de vestigingen georganiseerd (Vlaanderen 6,0%, Wallonië 7,3%, Brussels H. G. 7,0%).

7.2 Evolutie 2005-2008

Het gebruik van carpooling heeft sinds 2005 de evolutie van het autogebruik gedeeltelijk gevolgd, met een daling van 0,5%. Vreemd genoeg is het aantal vestigingseenheden die het organiseren met 22% gestegen (Vl. +26%, W. +22%, Bru. +10%). Het aantal aansluitingen op een carpooling database is met 36% zelfs nog meer gestegen (Vl. +27%, W. +51%, Bru. +47%).

7.3 Succesverhalen

Vestigingseenheid	Onderneming Instelling	Locatie	werk- nemers	Wagengebruik 2008 (%)	Carpooling 2008 (%)	Evolutie sinds 2005	
						%carpooling	% wagen
2 018 941 469	NV D.S.V.	AARSCHOT	139	9	91	+91	-91
2 008 217 625	BOSTOEN NV/SA	GENT	247	9	90	+90	-90
2 102 974 846	TELEBUSINESS	NIVELLES	110	1	86	+86	-90
2 037 252 297	BATIMENTS ET PONTS CONSTRUCTION	BOITSFORT-WATERMAAL	199	40	58	+58	-52
2 036 150 754	PENDERS & VANHERLE	HEUSDEN-ZOLDER	177	58	35	+35	-39
2 006 053 040	ENTREPRISES KOECKELBERG	CHARLEROI	181	26	72	+27	-26
2 003 522 924	GENERAL MOTORS	ANTWERPEN	2583	33	61	+4	-5

► EIGEN CARPOOLING DATABANK OPRICHTEN

Bij **GENERAL MOTORS in Antwerpen**, die in de haven met het openbaar vervoer moeilijk te bereiken is, werd een inwendig carpooling database-systeem opgericht. Het systeem is vooral doeltreffend door het feit dat de werknemers dikwijls uit dezelfde streek afkomstig zijn.

► ORGANISATIE van CARPOOLING via AANWERVINGSCONTRACTEN

In het bedrijf **PENDERS en VANHERLE** in Heusden-Zolder (elektrische schakelkasten) bestaat er een vervoerscoördinator sinds 2007.

Die heeft het systeem van carpooling met veel succes kunnen organiseren, omwille van de parkeerproblematiek op de site.

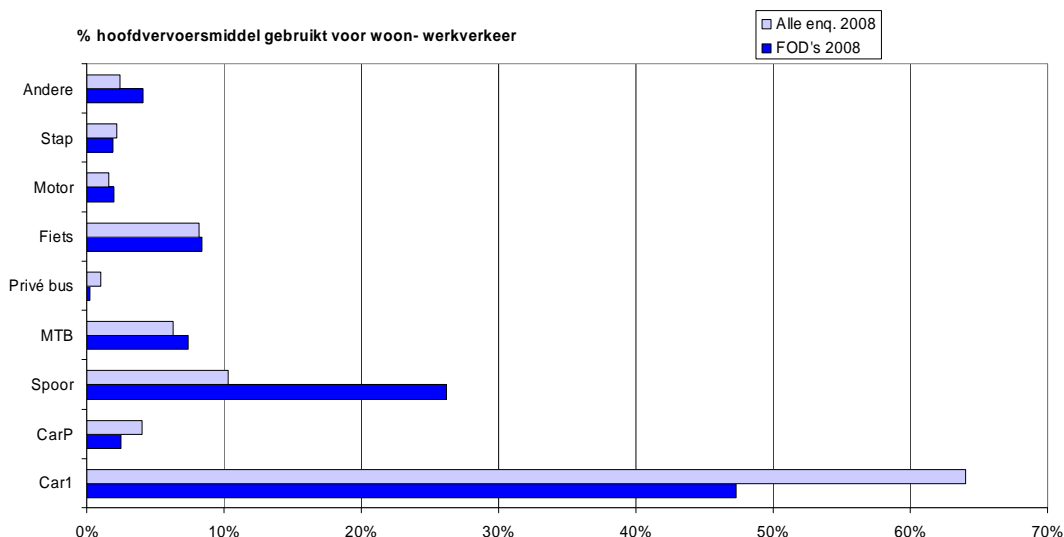
De voorwaarden van het carpoolingvervoer – indien dat vervoer gewenst is – worden in het aanwervingscontract beschreven (betalingsvoorwaarden, betrokken personen, enz.). 24% van de werknemers gebruiken het systeem.

De carpoolers krijgen een verplaatsingsvergoeding van de werkgever, die volledig fiscaal vrijgesteld wordt.

8. Beste praktijken bij de FOD's

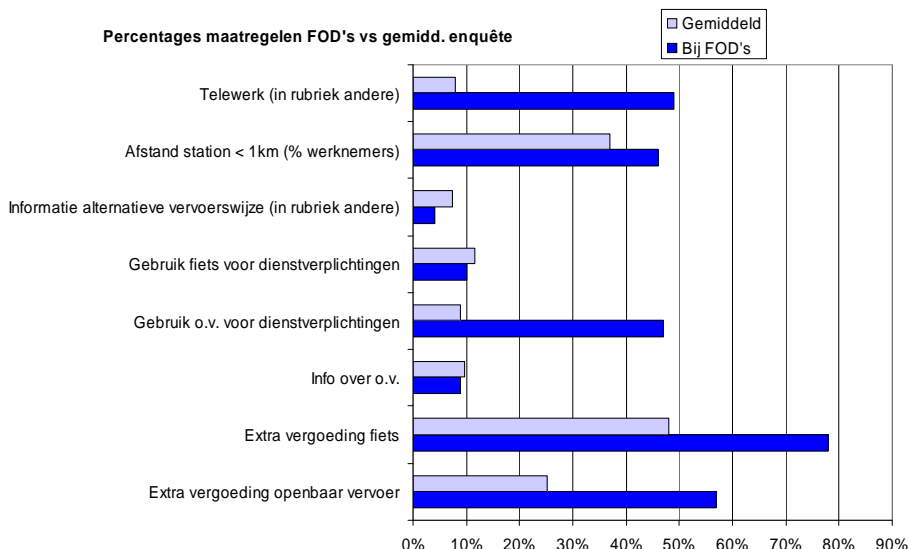
8.1 Statistische gegevens uit de enquêtes

De Federale Overheidsdiensten vertonen een statistisch beeld van de vervoermiddelen dat er duurzamer uitziet dan het gemiddelde van de enquêtes.



Deze evolutie betreft de centrale diensten in het Brussels H. G. (25 372 werknemers) en de gedecentraliseerde diensten buiten Brussel (34 633 werknemers in Vlaanderen en 25 385 in Wallonië, vooral Financiën, Justitie en Landsverdediging).

De in het algemeen³ bij de FOD's toegepaste maatregelen moedigen alle alternatieve vervoermiddelen aan. Buiten de extra vergoeding voor het gebruik van fiets en openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer (die bij FOD's respectievelijk 1,6 en 2,2 maal meer toegepast worden dan buiten de FOD's), is vooral het gebruik van het openbaar vervoer voor dienstverplichtingen en telewerk veralgemeend (respectievelijk 5,2 en 6 x meer).



Wel kunnen sommige maatregelen nog beter aangemoedigd worden, omdat de FOD's het hierin niet beter doen dan andere werkgevers: het gebruik van fiets voor dienstverplaatsingen, en vooral het verspreiden van info over het openbaar vervoer.

³ Bij sommige vestigingseenheden zijn enkele maatregelen die algemeen bij de FOD's voorzien zijn, niet altijd in de dagdagelijkse praktijk toegepast.

8.2 Evolutie 2005-2008

Indien wij de evolutie voor dezelfde vestigingen bekijken, merken we op dat de FOD's in die periode een zeer grote inspanning geleverd hebben, met een stijging van de maatregelen voor het alternatief vervoer van ca 60% (+59,5% voor de vestigingen in Vlaanderen, +67% voor deze in Wallonië en + 49% voor deze in het Brussels H. G. waar sommige maatregelen in 2005 reeds bestonden).

De stijging is vooral belangrijk voor de extra vergoedingen voor de fiets (+78% t.o.v. 2005) en het openbaar vervoer (+76% met de algemene terugbetaling van het woon-werkverkeer). Ze is ook belangrijk voor de alternatieven voor de dienstverplaatsingen (fietsvergoeding +80% openbaar vervoer +88%), en voor het telewerk (+95%).

8.3 Succesverhalen

Vestigingseenheid	Onderneming Instelling	Locatie	Afst. tot station < 1 km	werk- nemers	Wagengebruik 2008 (%)	Evolutie sinds 2005 v/h wagengebruik
2 147 812 701	OFO Opleidingsinst. Fed. Ov. - IFA Inst. Formation fédérale	1000 BRUSSEL	neen	113	7.1	-21
2 146 767 475	Min. v. Landsverdediging - Min. de la Défense nationale	EVERE BRUSSEL	ja	4592	42.0	ca -20
2 152 599 947	FOD Volksgezondheid - SPF Santé Publique	1060 BRUSSEL	ja	988	5.7	-11
2 152 588 762	FOD Mobiliteit-Verv. SPF Mobilité -Transp	HAREN BRUSSEL	neen	69	18.8	-13
2 144 562 310	Regie der Gegouwen VD2 Régie des Bâtiments	ANTWERPEN	neen	50	0.0	-58

► TERUGBETALING OPENBAAR VERVOER en TELEWERK

Het OFO-IFA Opleidingsinstituut van de Federale Overheid aan de Kleine Ringlaan in Brussel is meer dan 1 km van de spoorstations verwijderd, maar scoort heel goed dankzij de invoering van de volledige terugbetaling van het openbaar vervoer bij de FOD's en de toepassing van telewerk.

► VERVOERSCOÖRDINATOR, CARPOOL, PENDELBUS als ver van station

In de vestiging van het MINISTERIE van LANDSVERDEDIGING te EVERE (die ver van het station gelegen is) bestaan er heel wat maatregelen voor de aanmoediging van alternatieve vervoersmiddelen, onder de leiding van een vervoerscoördinator: trein, MTB, fiets (douches, kleedruimtes, overdekte fietstallen), carpooling (aansluiting op een databank) en zelfs de uitbating van een privé pendelbus naar het station; daarmee is het wagengebruik sinds 2005 aanzienlijk verminderd.

Bij de vestiging HAREN van de FOD Mobiliteit en Vervoer, die moeilijk via het openbaar vervoer kan bereikt worden, werd er een grote inspanning gedaan om alternatieve vervoersmiddelen te bieden: informatie over het openbaar vervoer, eigen privé pendelbus en overleg met de gewestelijke administraties.

► MAATREGELEN voor (PENDEL)FIETSERS en MTB-ABONNEMENT

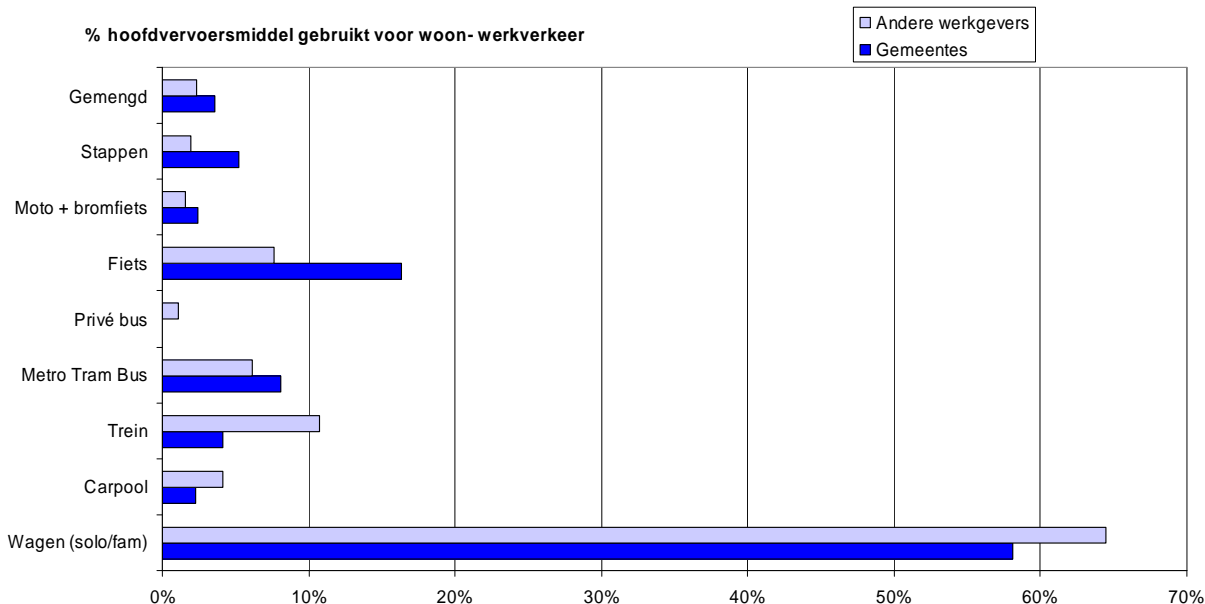
Bij de FOD VOLKSGEZONDHEID te Sint-Gillis, is het wagengebruik minimaal dankzij deze gunstige ligging niet ver van het Zuidstation, maatregelen voor de fietsers (douches, kleedruimtes, overdekte fietstallen) en vooral dankzij de terugbetaling van het gebruik van de trein en van het openbaar vervoer.

Bij de Regie der Gebouwen in Antwerpen bestaan er veel maatregelen voor het fietsgebruik (douches, kleedruimtes, overdekte fietstallen) en denkt men aan een pendelbus naar het station voor de werknemers die het openbaar vervoer gebruiken.

9. Beste praktijken bij steden en gemeentes

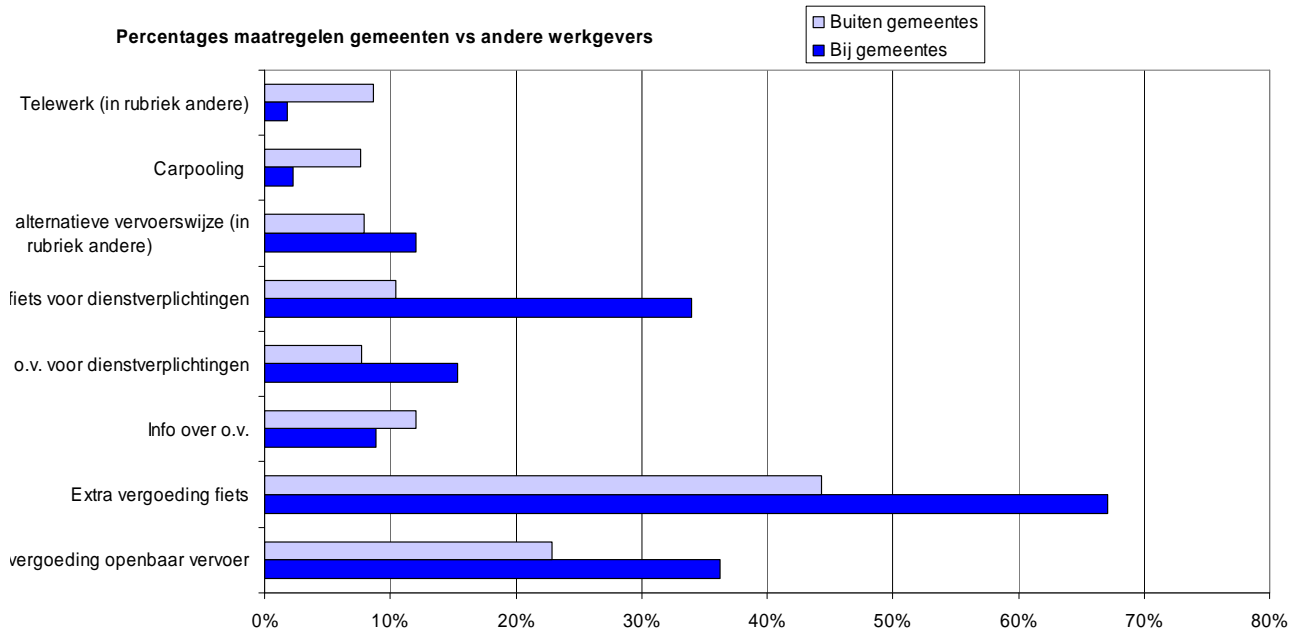
9.1 Statistische gegevens uit de enquêtes

Zoals de FOD's vertonen de andere administraties een statistisch beeld van de vervoersmiddelen dat er duurzamer uitziet dan het gemiddelde van de enquêtes.



Vooral het fietsgebruik, het stappen en MTB (metro/tram/bus) komen hier aan bod, gezien de werknemers meestal in de gemeente zelf wonen, en geen trein nodig hebben.

De meest efficiënte maatregelen in de gemeentes zijn dus vanzelfsprekend de vergoedingen voor fiets en openbaar vervoer. Het gebruik van de fiets voor dienstverplaatsingen is bijna 3 x meer toegepast dan bij andere werkgevers.



9.2 Evolutie 2005-2008

Dankzij de verschillende maatregelen is de globale evolutie sinds 2005 zeer gunstig, met 7,5% vermindering van het wagengebruik (tegen -1,6% voor alle werkgevers) en 8,6% meer fietsgebruik (tegen 0,5%).

9.3 Succesverhalen

Vestigingseenheid	Onderneming Instelling	Locatie	werk- nemers	Wagengebruik 2008 (%)	Evolutie sinds 2005 v/h wagengebruik
2 165 911 515	STADSDIENSTEN 1184 enz. ANTWERPEN	ANTWERPEN	76	5.4	-36
2 161 220 673	GEMEENTE ST-GILLIS COMMUNE DE ST-GILLES	St-GILLIS - St-GILLES	521	26.1	(-25)
2 159 105 380	GEMEENTE VORST - COMMUNE DE FOREST	FOREST - VORST	412	26.4	-52
2 160 409 041	STAD BLANKENBERGE	BLANKENBERGE	219	17.8	-17
...
2 161 563 539	VILLE DE LA LOUVIERE Adm. Communale	LA LOUVIERE	313	60.9	-10

► **Gratis MTB-ABONNEMENT gedurende de werken + parkeermaatregelen**

De **STAD ANTWERPEN** beschikt sinds enkele jaren over een mobiliteitsteam, zodat b.v. het treingebruik tussen 2005 en 2008 met 7,2% gegroeid is, en het fietsgebruik, dat reeds zeer hoog was, van 21% naar 29% geklommen is.

Gedurende de werken aan de Ring in 2004-2005 kregen de personeelsleden een gratis abonnement voor het openbaar vervoer. Na de werken was de gemeentelijke tussenkomst in het abonnement naar 60% en dan 80% teruggebracht, maar vele ambtenaren zijn het openbaar vervoer blijven gebruiken. De creatie van de vrije busstroken op de E313 en de E19 heeft ook bijgedragen aan dit succes, evengoed als de invoering van het betalend parkeren in de hele binnenstad.

► **WERKNEMERS TE VOET krijgen tussenkomst voor SCHOENZOLEN**

De **GEMEENTE SINT-GILLIS** (Brussels H. G.) heeft veel ambtenaren (36%) die in de gemeente zelf wonen. De mobiliteit wordt door een vervoerscoördinator gecoördineerd, de bestaande maatregelen betreffen het fietsgebruik (financiële tussenkomst, beveiligde en overdekte fietsstallingen, douches en kleedkamers), het openbaar vervoer (100% terugbetaling van de vervoerskosten, informatieverspreiding, overleg).

De ambtenaren die te voet naar het werk komen worden aangemoedigd met een tussenkomst van 30€ per jaar voor de aankoop van schoenzolen.

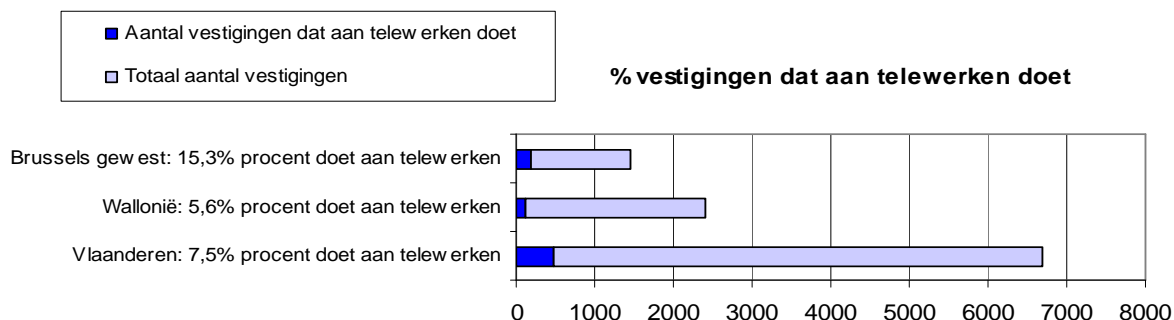
► **TEST-ABONNEMENT van 1 maand**

De **GEMEENTE VORST** (Brussels H. G.) heeft ook maatregelen voor het fietsgebruik (financiële tussenkomst, fiets voor dienstverplaatsingen...) en is op een carpooling database aangesloten.

Om de personeelsleden over de mogelijkheden van het openbaar vervoer te informeren werd het Try-Pass abonnement ingevoerd. Met dit abonnement kunnen werknemers één maand lang gratis het openbaar vervoer uittesten om zo te achterhalen op welke duurzame manier zij het best naar hun werk kunnen komen.

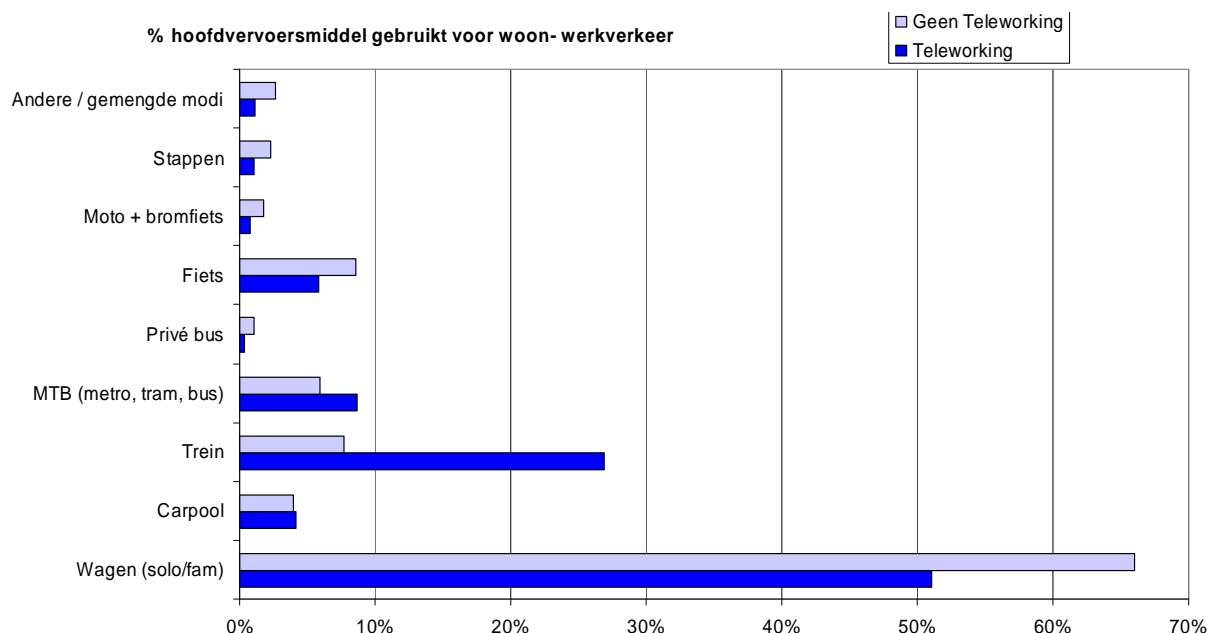
10. Beste praktijken bij telewerken

10.1 Statistische gegevens uit de enquêtes



De toepassing van telewerk in de bedrijven, is niet gelijkmatig over het land verdeeld: het betreft 15,3% van de enquêtes in het Brussels H. G., maar enkel de helft van dat percentage in Vaanderen (7,5%) en één derde ervan in Wallonië (5,6%).

De gevolgen van het telewerk op de vervoersmodi zijn niet gemakkelijk uit de enquêtes te halen. De vervoersmiddelen van de “telewerkers” worden in de enquête samen met deze van de andere werknemers opgesomd, zonder dat men weet of deze vooral autorijders of treingebruikers zijn. Het feit dat men minder autogebruikers vindt wanneer het telewerk toepast wordt, is veroorzaakt door het belangrijk aantal bedrijven met telewerk die in het Brussels H. G. gevestigd zijn, waar het autogebruik reeds het minste is.



Maar men kan logischerwijze veronderstellen dat de telewerkers vooral bij de werknemers gevonden worden die ver van hun werk wonen. In het Brussels H. G. stemt dit overeen met 50% autorijders en 50% treingebruikers, met alleszins een belangrijke winst voor een meer duurzame mobiliteit.

10.2 Evolutie 2005-2008

De groei van het telewerk sinds 2005 is inderdaad belangrijk, van 5,5% tot 8%, met bijna een verdubbeling in Wallonië (van 2,9% tot 5,6%), en circa 50% meer in Vlaanderen (van 5,3% tot 7,5%) en in het Brussels H. G. (van 11,6% tot 15,3%).

Op te merken is dat de grootte van de vestigingseenheden die telewerk toepassen aan het verminderen is: van 292 werknemers/vestiging in 2005 (voor 486 vestigingen) tot 245 werknemers/vestiging in 2008 (voor 785 vestigingen).

10.3 Succesverhalen

Bij de instellingen die telewerk toepassen en die lage cijfers voor het autogebruik vertonen, werden een paar typische voorbeelden geselecteerd.

Vestigingseenheid	Onderneming Instelling	Locatie	werk- nemers	Wagengebruik 2008 (%)	Evolutie sinds 2005 v/h % wagengebruik
2 153 244 404	BELGACOM	KORTRIJK	231	7.4	-41
2 153 240 642	BELGACOM	EVERE	350	4.9	-22
2 102 974 252	BELGACOM	LIBRAMONT-CHEVIGNY	219	1.8	+1
2 002 978 437	TOTAL BELGIUM	BRUXELLES-BRUSSEL	313	37.9	-19

► TELEWERK met flexibiliteit, organisatie en innovatie

Bij BELGACOM Kortrijk, Evere, Libramont... wordt telewerk algemeen toegepast.

Het gebruik is zeer flexibel, met verschillende vormen en frequenties, naargelang werkschema's die per dienst besproken en beslist worden. Men kan bijvoorbeeld:

- het telewerken aanpassen naargelang de werkomstandigheden,
- een deel van de dag telewerken en dan buiten de spitsuren naar het kantoor gaan
- op gedecentraliseerde kantoren ("werkposten") dicht bij de woonplaatsen gaan "telewerken"

Een paar voorwaarden zorgen voor de nodige werkcoördinatie, b.v. dat de telewerker op bepaalde vaste uren moet aansluiten, enz.

► TELEWERK + ANDERE MAATREGELEN met GEZAMENLIJKE INVLOED

Bij TOTAL BELGIUM is het aantal wagengebruikers sinds 2005 met 19% gedaald. Met het derde-betalersysteem worden de MTB- en treinabonnementen 100% aan de werknemers terugbetaald.

Door de aanwerving van pas afgestudeerden die vaak in de buurt van Brussel wonen is het aantal wagengebruikers gedaald.

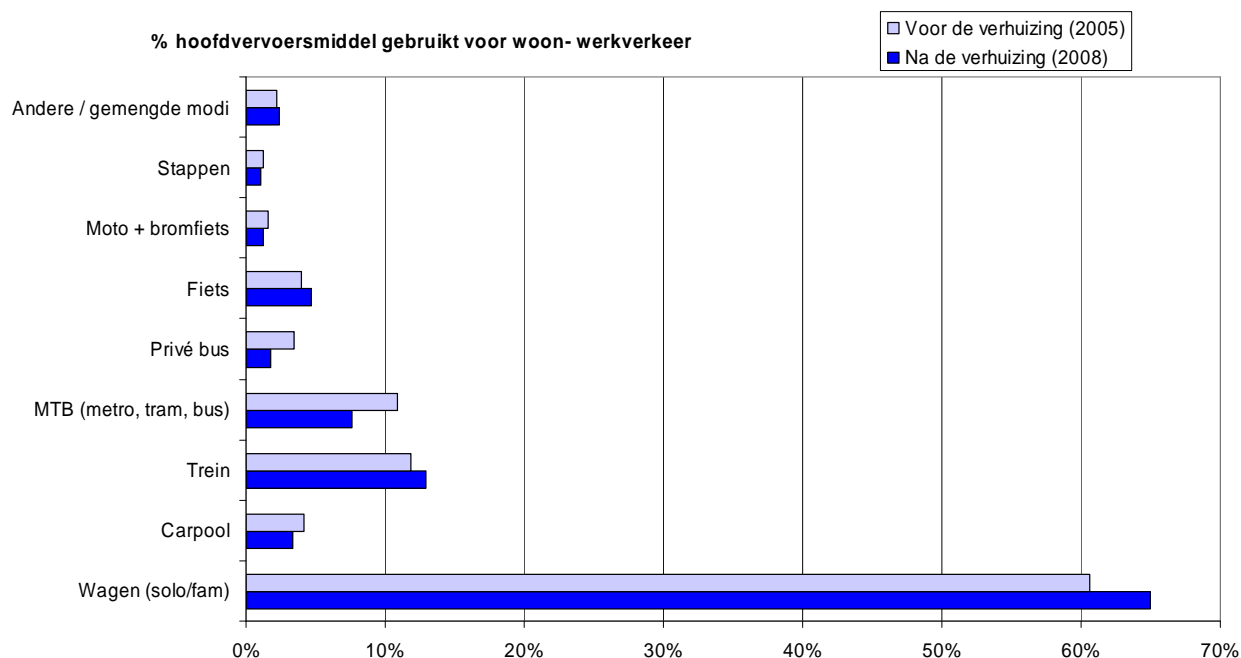
Het telewerk en de mogelijkheid om soms thuis te werken, zijn twee van de talrijke maatregelen (zoals de premies voor fietsvervoer, de aansluiting op een carpool databank) die afzonderlijk bekeken geen grootschalig succes zijn, maar die samen het wagengebruik wel doen verminderen.

11. Beste praktijken bij het verhuizen van de werkplaats

11.1 Statistische gegevens uit de enquêtes

Sinds de diagnostiek van 2005 ondergingen 273 vestigingseenheden een verhuizing. Hierin zijn enkel de verhuizingen van de hele vestigingseenheden begrepen, met behoud van het KBO-nummer. Zijn dus uitgesloten : de fusies van verschillende vestigingen, de overnames door andere firma's met de toekenning van een nieuw KBO-nummer, en de partiële verhuizingen, die met de beschikbare gegevens niet kunnen bepaald worden.

De vergelijking van de vervoersmodi is enkel mogelijk voor 194 vestigingen waarvoor een enquête in 2005 ingediend was. Men ziet in het algemeen dat het gebruik van de wagen, van de trein en van de fiets zijn gestegen (respectievelijk en relatief gezien van +7,1%, +9,6% en +18%), terwijl het gebruik van metro-tram-bus en het stappen verminderd zijn.



Deze tegenstrijdige cijfers zijn het gevolg van verschillende invloeden.

Aan de ene kant zijn de verhuisde vestigingseenheden verder van de stations gelegen dan de oude vestigingen. Door de verhuizing was het aantal vestigingen op minder dan 1 km van het station van 98 naar 85 op 273 gedaald (van 36% naar 31%). De woon-werkafstand is ook licht gegroeid, van 23,2 km naar 24 km in vogelvlucht. De nieuwe vestigingen zijn dus dikwijls buiten de oude woon- en werkzones, en dus moeilijker te bereiken, met minder openbaar vervoer.

Maar aan de andere kant, als we deze cijfers verbinden aan het aantal werknemers, is de conclusie anders. Het aantal werknemers met hun werkplaats op minder dan 1 km van het station stijgt van 2005 tot 2008 van 37% naar 47%. Dit betekent dat de vestigingen met veel werknemers meestal een nieuwe ligging dichterbij het treinstation proberen te vinden.

11.2 Succesverhalen

Bedrijf	KBO_unit	KBO_comp	Werkn. 2005/2008	Km woon-werk 2005/2008	Wagengebruik %	Trein+MTB gebruik %
TVI	2 032 417 244	428 201 847	302 -> 389	18.7 -> 20.8	91% -> 84%	5% -> 9,3%
ALCATEL-L. B.	2 104 386 690	404 621 642	1654 -> 1596	27.9 -> 28.3	67% -> 45%	13,5% -> 46,5%

▶ VERHUIZING DICHTER BIJ TREIN/TRAM met info over openbaar vervoer

Het bedrijf TVI (RTL) in Brussel is verhuisd van de Arianelaan (1200 Woluwe) naar de Georganlaan (1030 Schaarbeek), dicht bij een station en een belangrijk knooppunt van het stedelijk vervoer, maar ook gemakkelijker om met het fiets- of motorvervoer te bereiken. De (nog kleine) percentages van de duurzame vervoermiddelen zijn allemaal licht gestegen: trein en MTB van 5% naar 9,3%, fiets- en motor(fiets)gebruik van 2,3% naar 5,4%, samen met een lichte daling van het wagengebruik (met de familie of carpool) van 91% naar 84%.

Het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer wordt 100% terugbetaald, maar deze maatregel gaat samen met de verspreiding van informatie over deze vervoerswijzen. Er is wel ongenoegen over de lange verplaatsingstijden en de uurregelingen die niet zijn aangepast aan de werkuren.

Tegelijkertijd werden maatregelen voor de aanmoediging van het fietsgebruik ingevoerd, zoals beveiligde en overdekte fietsstallingen, douches en kleedkamers. De veiligheid van de fietswegen blijft wel een zorg (b.v. de kruising met de eigen bedding van de buslijn), die aantoont dat het overleg met de lokale wegbeheerders nog altijd voor verbetering vatbaar is.

▶ VERHUIZING DICHT BIJ HET STATION, met overleg over toegangswegen

Het bedrijf ALCATEL-LUCENT BELL in Antwerpen is verhuisd van het Wellesplein naar de Copernicuslaan, dicht bij het Centraal station (500m) dat ook een knooppunt voor het stedelijk vervoer vormt. Hierdoor is het percentage wagengebruikers belangrijk gedaald (van 67% naar 45%), terwijl het percentage gebruikers van het openbaar vervoer fors gestegen is, van 13,5% naar 46,5%.

De vestiging biedt maatregelen voor de aanmoediging van de fiets, zoals beveiligde en overdekte fietsstallingen, douches en kleedkamers, en overleg wordt regelmatig gepleegd met de lokale overheden verantwoordelijk voor de toegangswegen (ook voor fietsers) naar de vestigingseenheid, om het verkeer op deze wegen veiliger te maken.

12. COLOFOON

Federale diagnostiek woon-werkverkeer

c/o FOD Mobiliteit en Vervoer - DGMVV
Directie Mobiliteit
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel

e-mail enquetewwv@mobiliteit.fgov.be

Secretariaat 02 / 277.38.75 en 02 / 277.38.80

Peter Andries 02 / 277.38.90

Willy Geeraerts 02 / 277.38.91

Gilles Labeeuw 02 / 277.38.97

Bart Thys 02 / 277.39.50