Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer

TWEEDE FEDERALE DIAGNOSTIEK WOON – WERKVERKEER BETREFFENDE DE SITUATIE VAN 30 juni 2008 *

(Wet van 08/04/2003)

1. Inleiding

1.1 Algemeen

Het jaar 2008 heeft toegelaten om een tweede federale diagnostiek voor de verplaatsingen van de werknemers inzake woon- werkverkeer , op basis van de situatie op 30 juni 2008, op te maken.

Het huidige rapport levert in eerste instantie slechts een voorlopige versie op, daar de resultaten van sommige bedrijven en de vergelijkingen met 2005 behoefte hebben aan gesofisticeerde verwerking van gegevens die nog niet allemaal zijn afgewerkt. Sommige werkgevers hebben op de enquête van 2008 geantwoord zonder dat gedaan te hebben voor 2005, of omgekeerd: van de 9783 enquêtes gaan slechts 6065 (62%) over identieke vestigingen. Een eerste onderzoek van de resultaten toont dat men, globaal gezien, de resultaten van de enquête in 2008 kan vergelijken met 2005. De resultaten van 2005 zijn ook opgenomen in dit verslag en worden weergegeven tussen [haken]. Op deze manier is het gemakkelijk een vergelijking te maken. Het slotrapport zal een beter gedetailleerde versie geven van de resultaten. Bovendien, verschillende universitaire centra hebben reeds interesse getoond om verschillende studies uit te voeren op deze gegevens.

Deze verplichting werd ingevoerd via de programmawet van 8 april 2003, met de artikelen 161 tot 170, aan alle bedrijven en openbare instellingen die gemiddeld meer dan 100 werknemers tewerkstellen, en binnen die categorie ook elke vestigingseenheid met gemiddeld minstens meer dan 30 werknemers. De eerste diagnostiek werd uitgevoerd in 2005 (situatie op 30 juni 2005) volgens de datum van het in voege treden van voornoemde wet, gewijzigd door de Programmawet op 22 december 2003 (art. 479).

Opnieuw heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer gewezen op het vernieuwende aspect van de diagnostiek, door de verspreiding van informatie en door tussenkomsten bij de vertegenwoordigende organismen van de werknemers en werkgevers. Door de invoering van het verplicht raadplegen van de ondernemingsraden of, indien die er niet zijn, van de andere organismen bevoegd voor vakbondsoverleg inzake de enquête ingevuld door de werkgever, wil deze wetgeving geen systeem instellen van strenge verplichtingen maar wil deze een dynamische procedure opstarten waarbij men nadenkt en discussieert met de sociale partners over de mobiliteitsproblemen in de grote ondernemingen en instellingen van het land. Zo kan men de mobiliteit door specifieke maatregelen verbeteren.

Voorlopig

* Men vindt tussen haakjes de [resultaten van de diagnostiek van 2005]

1.2 Praktische schikkingen

In het raam van de beperking van de administratieve lasten voor de bedrijven en instellingen heeft de Regering (zoals in 2005) ervoor geopteerd het project van de diagnostiek omtrent de woon-werkverplaatsingen van de werknemers te kaderen in het zogenaamde E-government. Dit betekende dat alle informatie die reeds bij de federale overheid aanwezig is niet meer bij de betrokken ondernemingen of instellingen mocht worden opgevraagd. Vandaar dat wij de inlichtingen betreffende aantallen personeelsleden en wijze van tewerkstelling via de Kruispuntbank voor de Sociale Zekerheid (KSZ) moesten opvragen bij de RSZ en de RSZPPO, met tussenkomst van het Rijksregister. Het betekende eveneens dat de invoering van de gegevens omtrent de bedrijven en instellingen en hun vestigingseenheden moesten gebeuren aan de hand van de nummers van de Kruispuntbank voor de Ondernemingen(KBO).

Dit laatste punt heeft echter minder problemen opgeleverd dan in 2005, de KBO is aangevuld voor de publieke sector (deze aanvullingen zijn ingevoerd in onze databanken in 2007 en het begin van 2008). Dientengevolge heeft slechts 0,54% van de vestigingen geen KBO-nummer (13% - sic - in 2005)

Het ontbreken van vestigingseenheden in een groot deel van de publieke sector had tot gevolg dat die instellingen hun verplichtingen niet via elektronische weg konden nakomen. De federale ICT dienst, Fedict, had er immers voor geopteerd de applicatie zo te laten ontwerpen dat bedrijven en instellingen zich moesten aanloggen via hun vestigingseenheidsnummer. Wanneer zij niet beschikten over een dergelijk nummer konden zij de enquête niet elektronisch invoeren. Om al deze informatie niet te verliezen, heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer er dan voor geopteerd om die enquêteformulieren op papier te laten opsturen via de post zoals in 2005. Deze enquêtes zijn, voor 13% van de gevallen (36% in 2005) door onze werknemers van de FOD manueel ingegeven. Via de elektronische weg hebben wij 87% van de enquêtes toegestuurd gekregen (8500 van de ongeveer 9800, tegen 5700 van de ongeveer 8700 in 2005).

Teneinde de dienstverlening aan de bedrijven en instellingen die de enquête moesten invullen te optimaliseren, werd er een contract gesloten met de VZW Smalls – Eranova voor het verzorgen van de helpdesk.
Deze helpdesk heeft gefunctioneerd van 15 juli 2008 tot en met 28 februari 2009 en was bereikbaar van maandag tot vrijdag van 07u00 tot 20u00. In totaal werden 3200 oproepen beantwoord (4233 in 2005) - per telefoon, fax of e-mail - waarvan verschillende naar onze FODMV werden doorgestuurd.

Om de dienstverlening voor het online invullen van de enquête te optimaliseren, werd er beroep gedaan op een programmeur van de firma Dolmen. Alle daaraan gerelateerde programmatuur inzake RSZ- en oracle databanken werden in onze FODMOB intern gerealiseerd.

voorlopig

1.3 Participatie aan de enquête

De resultaten hebben betrekking op 1.432.549 werknemers (+6,9%) voor 9.783 vestigingseenheden (+11,5%) van 3.816 werkgevers (+5,6%) [1.339.976 werknemers voor 8.774 vestigingseenheden van 3.612 werkgevers in 2005].

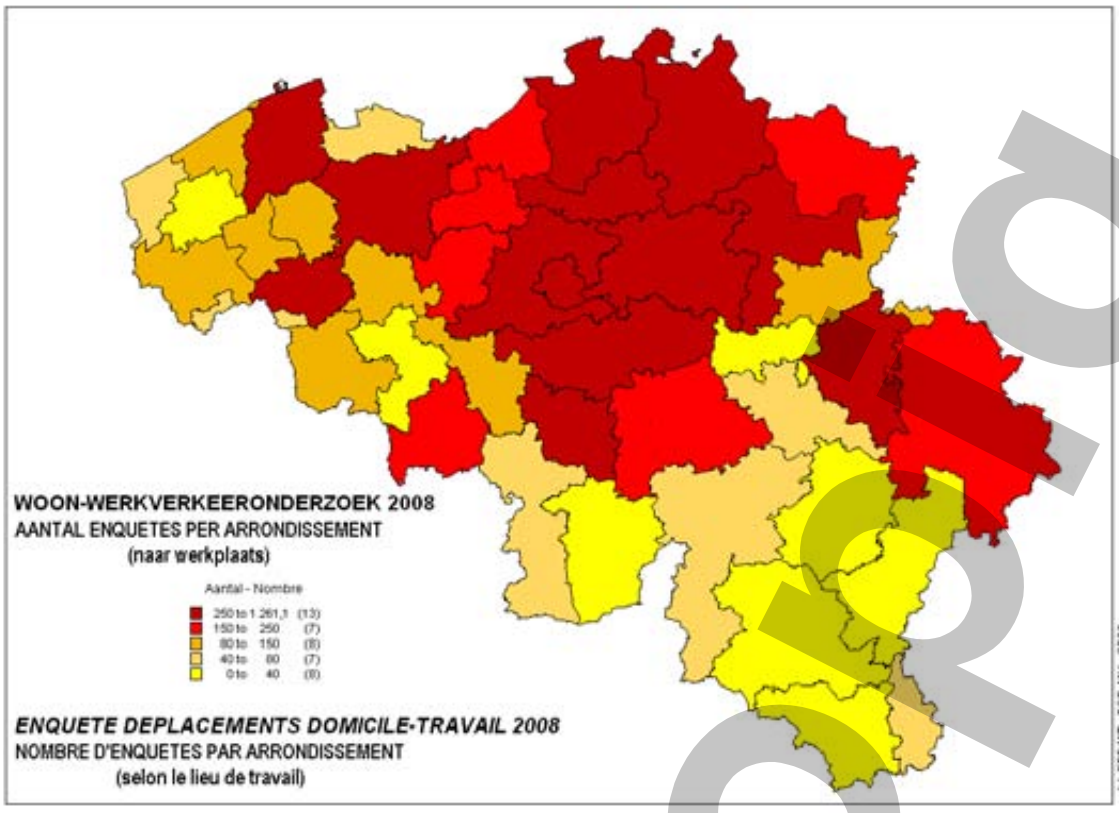
Op gebied van werkgelegenheid heeft de enquête dus rekening gehouden met 32,2% van de actieve beroepsbevolking, zijnde 1 op 3,10 (1.432.549 op 4.445.900)[voor 31,6% van de actieve beroepsbevolking, zijnde 1 op 3,16 (1.432.549/4.445.900) naargelang de cijfers van het INS-DGSEI.

Het antwoordpercentage ligt dus hoger dan in 2005.
Wat de werkgevers betreft, bedraagt dit 89% [ongeveer 80% in 2005], met slechts 440 onbeantwoorde enquêtes op 4.256 betrokken werkgevers (=3.816 + 440, rekening houdend met de werkgevers met onderwijspersoneel).
Wat het aantal vestigingseenheden betreft, wat ook het aantal enquêtes bedraagt, is het percentage ongeveer 91% [voor ongeveer 81% in 2005, herberekend], op basis van een raming van 10.800 betrokken vestigingseenheden (tenminste 30 werknemers), wat benaderend is daar bijna 10% van de werkgevers het aantal werknemers per vestigingseenheid nog niet hebben aangegeven bij de RSZ. Dit betere resultaat werd bekomen door een verfijning van de procedure van aanmaningen per e-mail en post – 4 aanmaningen i.p.v. 3 – met bijstand van de Voorzitter van onze FODMV en andere instellingen.

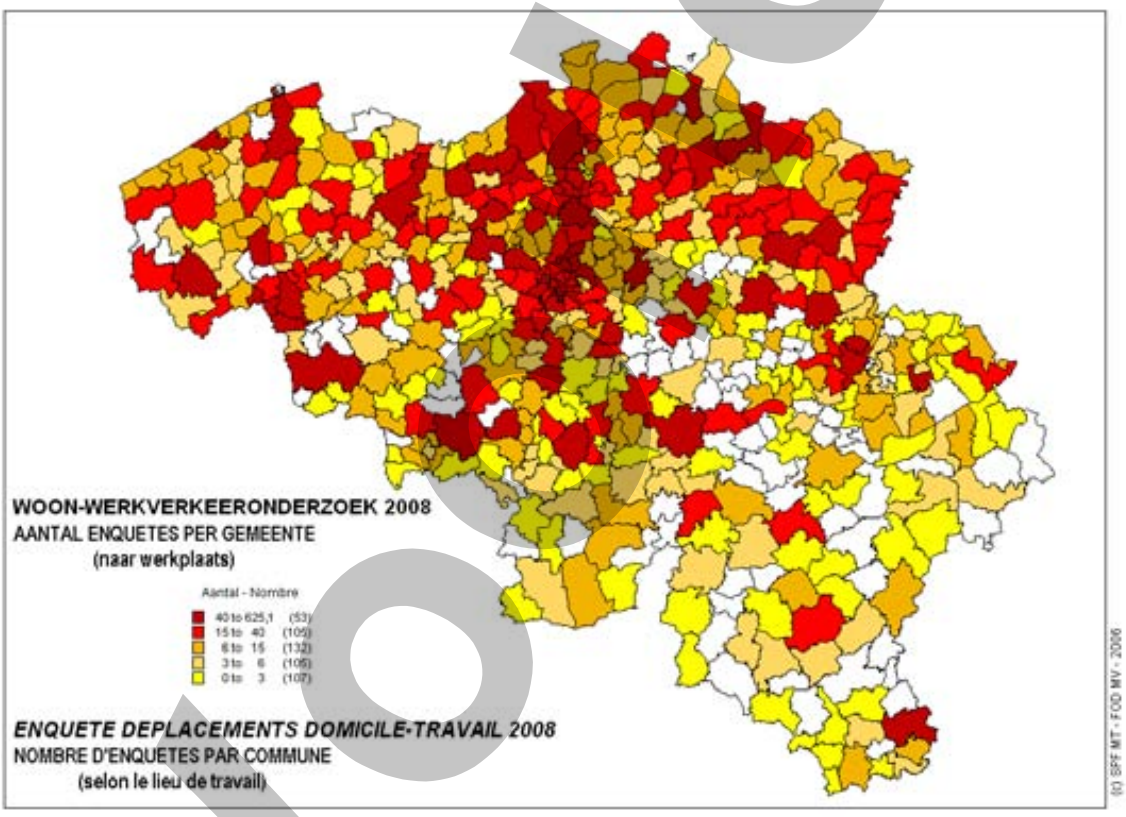
63,7% [62,3%] of 6.236 [5.464] van die vestigingseenheden situeren zich in Vlaanderen, 23,4% [24,7%] of 2.287 [2.165] in Wallonië en 12,9% [13,0%] of 1.260 [1.145] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Onderstaande kaarten geven een idee van het aantal vestigingseenheden die in de diagnostiek voorkomen per arrondissement en per gemeente.

Voorlopig



Figuur 0a*



Figuur 0b

voorlopig

* De witte zones op de kaarten stemmen overeen met gemeentes (of arrondissementen) die geen enquête hebben verstuurd, daar de enquêtes in principe geleverd werden door werkgevers met meer dan 100 werknemers, voor vestigingen met tenminste 30 personen

Van de **1.432.549 betrokken personeelsleden** [1.339.976] zijn 54,7% [55,0%] mannen en 45,3% [45,0%] vrouwen. De geografische verdeling is als volgt:
-Vlaanderen 843.204 [793.379], met 54,9% [55,6%] mannen en 45,1% [44,4%] vrouwen;
-Wallonië 314.799 [289.495] met 54,7% [54,6%] mannen en 45,3% [45,4%] vrouwen;
-Brussels Hoofdstedelijk Gewest 274.546 [257.102] met 54,1% [53,5%] mannen en 45,9% [46,5%] vrouwen.

Op basis van een extrapolatie van de RSZ gegevens komen we tot 28,4% [24,4%] **deeltijdse werknemers**, 12,0% [9,9%] bij de mannen en 49,2% [44,4%] bij de vrouwen. In Vlaanderen gaat het om 28,2% [25,4%] (12,0% [10,0%] mannen en 48,6% [47,5%] vrouwen), in Wallonië om 28,5% [25,7%] (12,0% [10,2%] mannen en 50,9% [44,9%] vrouwen) en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om 28,9% [19,8%] (12,1% [9,4%] mannen en 50,9% [34,1%] vrouwen).

De **interim-werknemers** vertegenwoordigen 2,3% [2,3%] (2,6% [2,3% na verbetering in 2005] bij de mannen en 1,9% [2,1%] % bij de vrouwen). In Vlaanderen zijn er bij de betrokken vestigingseenheden 2,7% [2,8%] interims (2,9% [2,8%] bij de mannen en 2,4% [2,7%] bij de vrouwen), in Wallonië* 2,0% [2,0%] (2,5% [2,2%] bij de mannen en 1,3% [1,7%] bij de vrouwen) en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 1,3% [1,0%] (1,4% [1,0%] bij de mannen en 1,2% [1,0%] bij de vrouwen).

1.4 De vragenlijst

De hierna volgende analyse gebeurt op basis, en in volgorde van de vragenlijst die aan de betrokken bedrijven en instellingen werd voorgelegd.

Deze vragenlijst is in bijlage opgenomen

Deze is onveranderd gebleven na het rapport van 2005. Men heeft telkens commentaren en verklarende tekeningen bijgevoegd, alsook een tabel 2bis als alternatief op tabel 2 aangaande de werktijden, dit omdat bedrijven verschillende uurregelingen kunnen hebben en gebruik kunnen maken van een prikkloksysteem.

Voorlopig

2. Bevindingen met betrekking tot de gebruikte transportmodi bij de verplaatsingen van de werknemers

De wagen blijkt de modus bij uitstek te zijn voor de woon-werkverplaatsingen. Op Belgisch niveau gebruikt 64,0% [65,6%] van de werknemers de wagen

- 67,1% [67,6%] van de in Vlaanderen tewerkgestelde werknemers
- 76,1% [78,8%] voor de in Wallonië tewerkgestelde werknemers
- 40,8% [44,7] voor de in Brussel tewerkgestelde werknemers

Wanneer we bij deze percentages die van carpooling optellen komen we, voor alle werknemers die de auto gebruiken, uit op:

- 68,0% [70,1%] met 4,0% [4,5%] carpooling voor België, zijnde
- 71,5% [72,7%] met 4,4% [5,1%] carpooling in Vlaanderen
- 80,9% [83,6%] met 4,8% [4,8%] carpooling in Wallonië
- 42,7% [47,1%] met 1,9% [2,4%] carpooling in Brussel.

Van 2005 tot 2008, merken we dus een zeer duidelijke daling op van het gebruik van de auto van ongeveer -1,9% (-1,6% met uitzondering van carpooling), dit is nog meer uitgesproken in Wallonië (-2,7%) maar vooral in Brussel (-4,4%). Deze daling betekent natuurlijk een stijging van de andere transportmogelijkheden, voor de trein (+1,0%), voor andere gemeenschappelijke transportmiddelen (+0,5%), alsook voor de fiets (+0,5%).

Het openbaar vervoer scoort niet slecht met 16,6% [15,1%]. Het treinvervoer neemt hiervan 10,3% [9,3%] voor zijn rekening en het bus/tram/metroverkeer (MTB) 6,3% [5,8%]. Wanneer we dit uitsplitsen over de gewesten, dan stellen we vast dat

- 4,7% [3,9%] in Vlaanderen de trein neemt en 4,2% [3,8%] de MTB
- 4,6% [4,3%] in Wallonië de trein neemt en 3,8% [3,6%] de MTB
- 34,0% [31,5%] in Brussel de trein neemt en 15,7% [14,5%] de MTB

Het collectieve vervoer georganiseerd door de werkgever bedraagt 1,0% [1,2%] van de totale verplaatsingen. In Vlaanderen (1,4%)[1,6%]) kent dit een groter succes dan in Wallonië (0,4%[0,4%]) en in Brussel (0,3%[0,7%]).

Het gebruik van de fiets in de woon- werkverplaatsingen is vooral een Vlaams gegeven. Op Belgisch niveau zijn er 8,2% [7,7%] fietsers, in Vlaanderen is dit 12,8% [12,1%], Wallonië en het BHG halen elk 1,5% [1,2%].

Bromfietsers en motorrijders vertegenwoordigen 1,6% [1,7%] van de werknemers, met soortgelijke percentages in Vlaanderen 1,9% [2,1%], in Wallonië 1,4% [1,4%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 0,9% [0,7%].

Het stappen vertegenwoordigt in België 2,2% [2,4%] van de woon – werkverplaatsingen. In Vlaanderen is dit 1,7% [2,0%], in Wallonië 3,2% en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2,3% [2,5%].

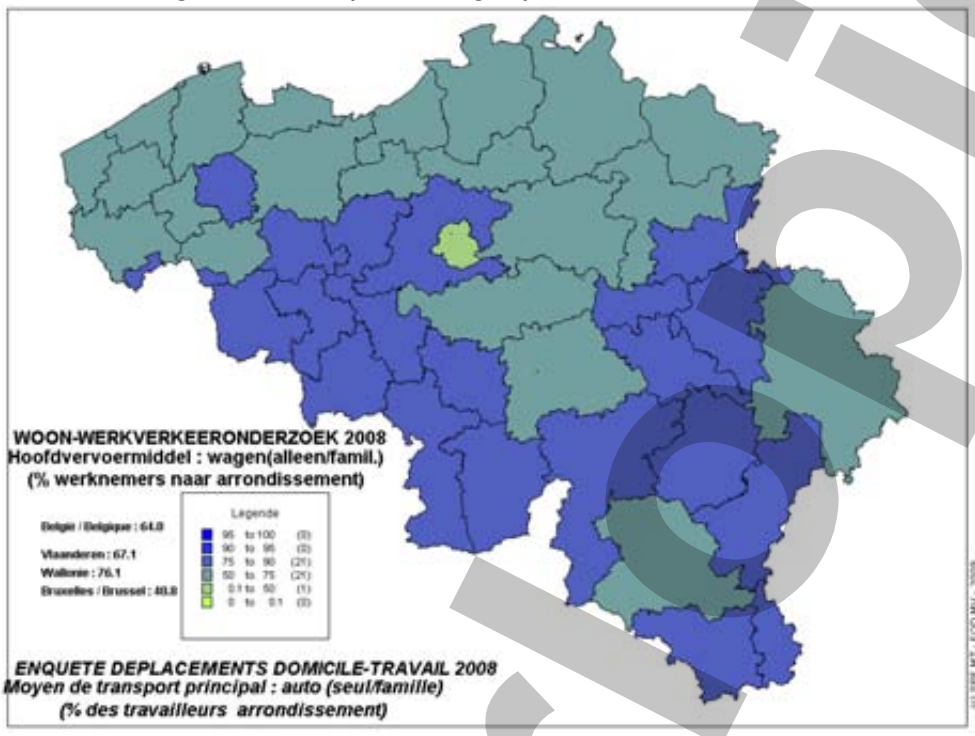
Om volledig te zijn, melden we dat de «andere vervoersmodi» 2,4% [1,8%] vertegenwoordigen in België. Voor Vlaanderen komt dit neer op 1,7% [1,7%], voor Wallonië 4,2% [2,5%] en voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2,7% [1,7%]. Hierbij gaat het om werknemers die tijdens het verloop van de enquête hun vervoersmiddel niet hebben opgegeven, of voor werknemers waar het vervoersmiddel afhankelijk is van het seizoen of de verplaatsing.

Voorlopig

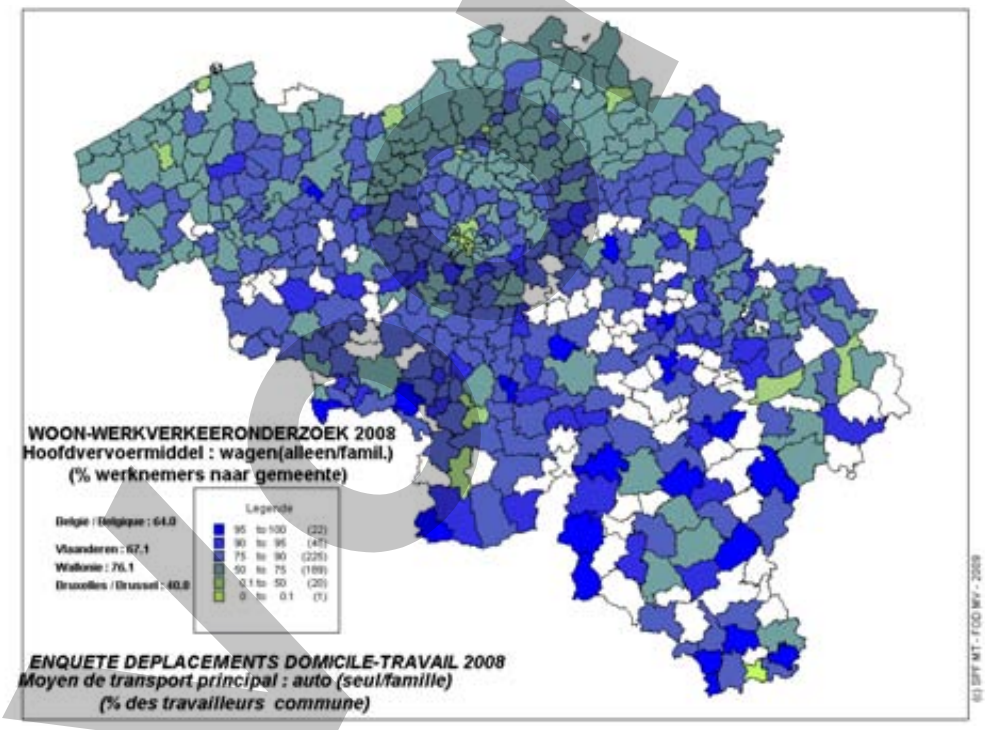
3. Analyse van de gegevens op basis van hun geografische voorstelling

3.1 het gebruik van de wagen (solo of met familie)

De kaarten inzake het gebruik van de **wagen (solo of met familie) als hoofdvervoermiddel**, tonen dat het gebruik afneemt naarmate de verstedelijkingsgraad op de plaats van tewerkstelling stijgt en het openbaar vervoer beter uitgebouwd is (meer uitgesproken in het noorden van het land).



Figuur 1a

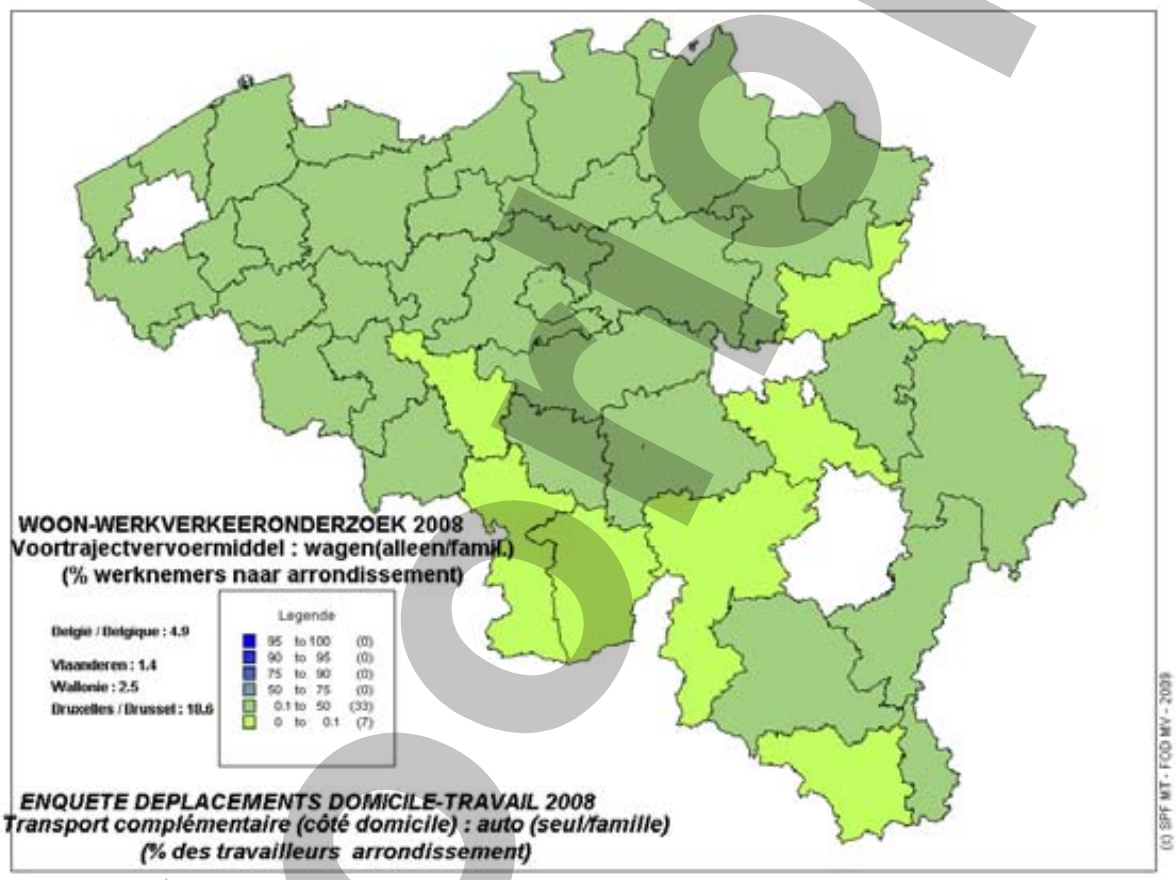


Figuur 1b

Dit komt nog beter tot uitdrukking in de kaart per gemeente. Hier zien we duidelijk dat de agglomeraties als Gent, Antwerpen,Brugge, Brussel, Bergen en Namen en zelfs Luik en Charleroi beduidend minder automobilisten hebben in het kader van de woon-werkverplaatsingen. Maar veel randgemeenten rond Luik, Charleroi en Zaventem vormen een uitzondering op deze regel.

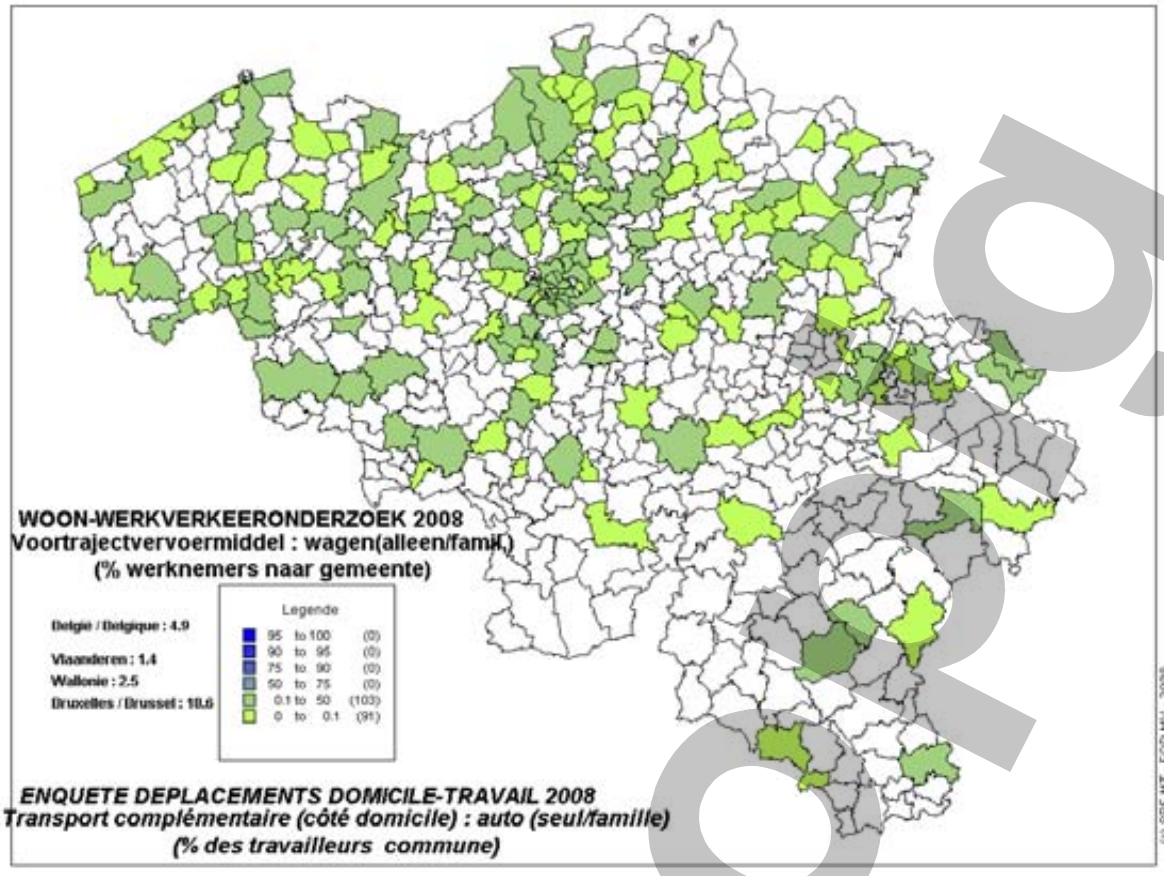
Het gebruik van de **wagen (solo of met familie)** voor het afleggen van het **voortraject**, zijnde het traject tussen de woonplaats en de plaats waar men het hoofdvervoermiddel neemt, ligt voor België op 4,9% [4,8%], rekening houdend met 89,7% [86,3%] van de werknemers die geen antwoord hebben gegeven op deze vraag.

Omdat gebruikers van de wagen (uitgezonderd carpooling) net zoals fietsers, bromfietsers of motorrijders en voetgangers vanuit hun thuisadres vertrekken, is dit percentage te vergelijken met het dat van de treinreizigers, openbaar vervoer, privévervoer en carpooling. Deze laatste zijn de enige met een bijkomend traject, zijnde 21,6% van de werknemers.



Figuur 1c

voorlopig



Figuur 1d

Als we per gewest kijken, stellen we vast dat van de werknemers die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tewerkgesteld zijn er 18,6% [14,2%] de auto gebruiken voor het afleggen van het voortraject, voor Vlaanderen bedraagt dit 1,4% [2,5%] en in Wallonië 2,5% [3,4%].

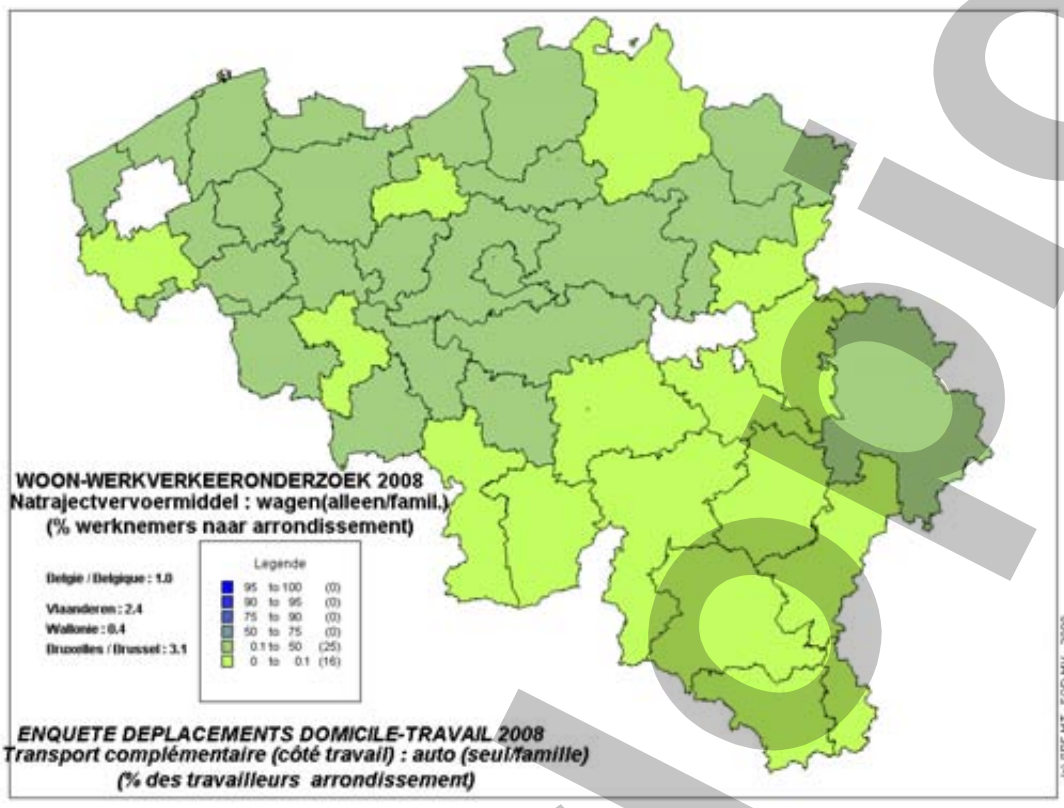
Alles bij elkaar, het voortraject met de wagen bedekt dus met 4,9%, de helft, van de verplaatsingen per trein (10,3%) die de voornaamste organisator is van het voortrajectvervoermiddel. Dit percentage is lichtjes hoger in Wallonie (de wagen dient hier dus om te rijden naar de stopplaats van de bus alsook naar het station), minder hoog in Brussel (hier gebruikt met meer het openbaar vervoer om naar het station te gaan).

Dit doet ons dan ook concluderen, zoals in 2005, dat hoe lager het gebruik is van de wagen voor het afleggen van het hoofdtraject, hoe hoger het gebruik ervan is voor het afleggen van het voortraject om het station of de stopplaats van het openbaar vervoer te bereiken.

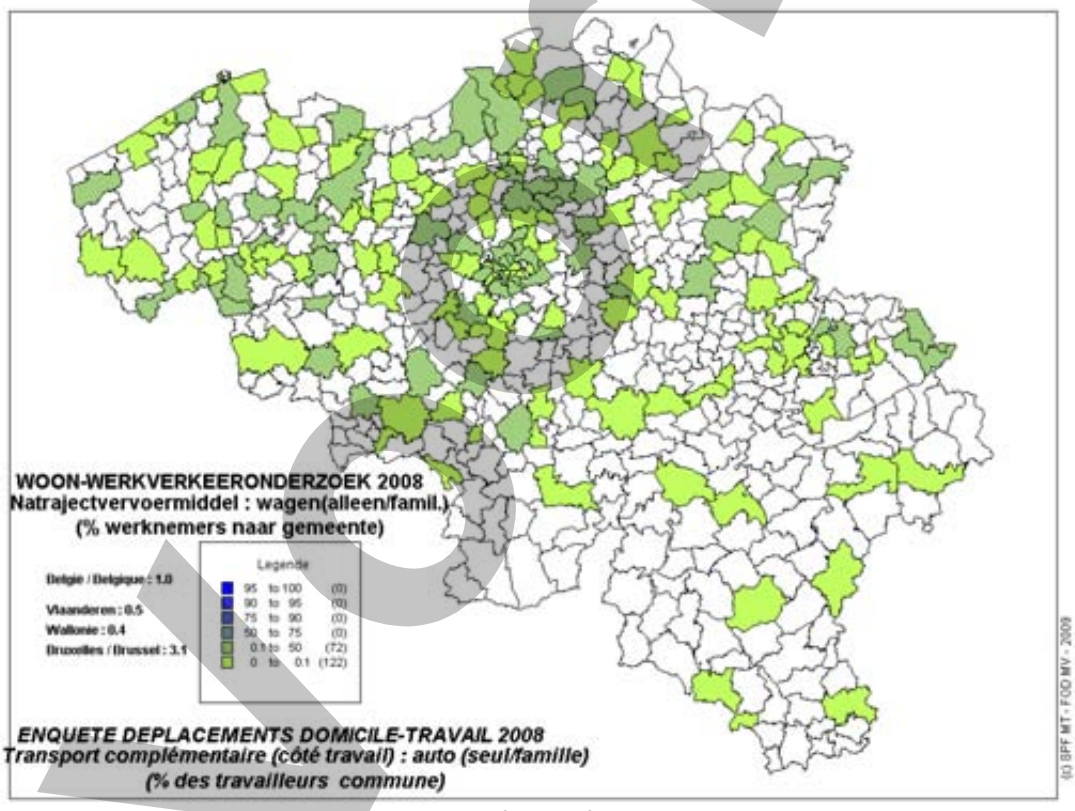
Een meer gedetailleerde analyse is hier dan ook nodig door het feit dat bij de bevragingen van 2008 een onderscheid gemaakt werd tussen het wegvallen van een aanvullend traject (automobilisten, etc.) en langs de andere kant het niet invullen ervan gezien het facultatieve aard van de vraag.

Voorlopig

Het gebruik van de **wagen (solo of met familie)** voor het **natraject** (verplaatsing tussen stopplaats hoofdvervoermiddel en eindbestemming) ligt een stuk lager dan het gebruik van de wagen in het voortraject. Het gaat om 1,0% [1,4%] voor het land en respectievelijk 0,5% [1,1%] voor Vlaanderen, 0,4% [0,6%] voor Wallonië en 3,1% [3,5%] voor het B HG.



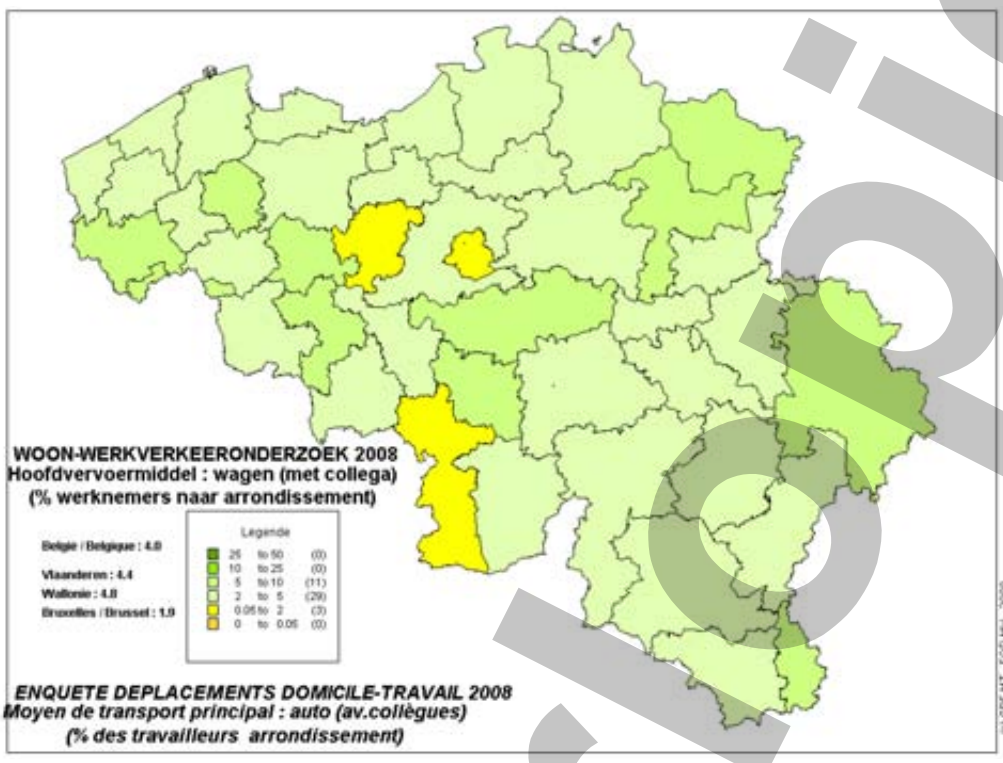
Figuur 1e



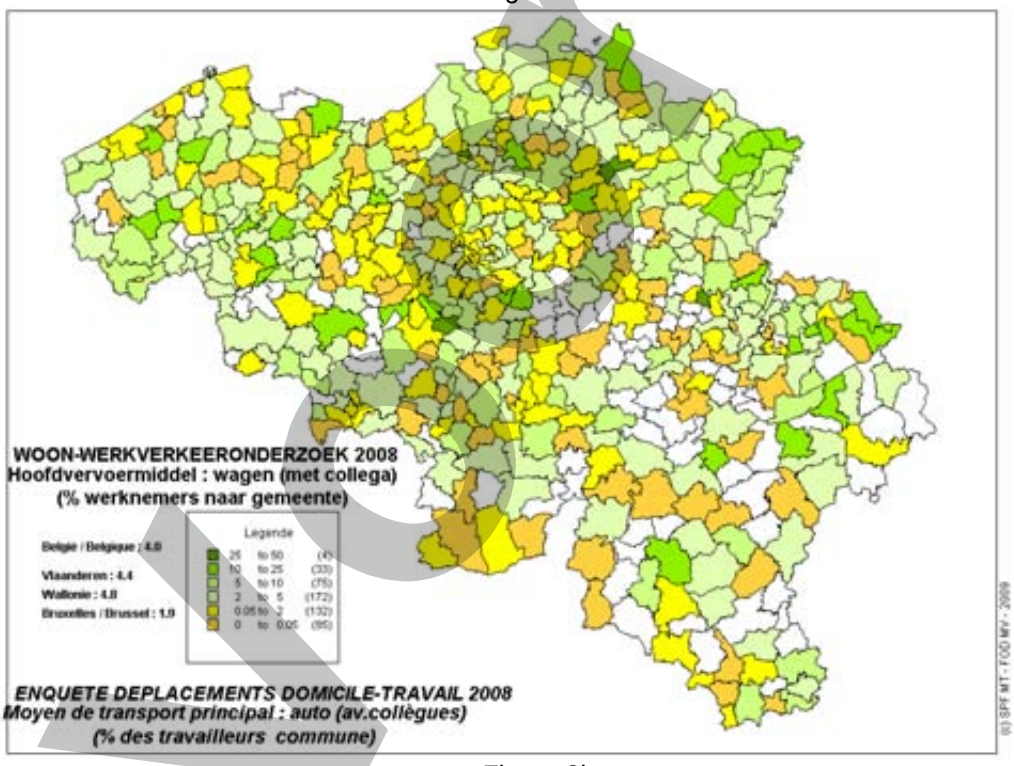
Figuur 1f

3.2 Carpooling

Het gebruik van de **wagen als hoofdvervoermiddel** met één of meerdere **collega's (carpooling)** bedraagt voor het land 4,0% [4,5%], respectievelijk 4,4% [5,1%] voor Vlaanderen, 4,8% [4,8%] voor Wallonië en 1,9% [2,4%] voor Brussel. Opvallend is dat voor de werknemers tewerkgesteld in de meer perifere arrondissementen, zoals Veurne, Tongeren, Neufchâteau en Aarlen het aandeel van de carpoolers in de woon-werkverplaatsingen hoger ligt.



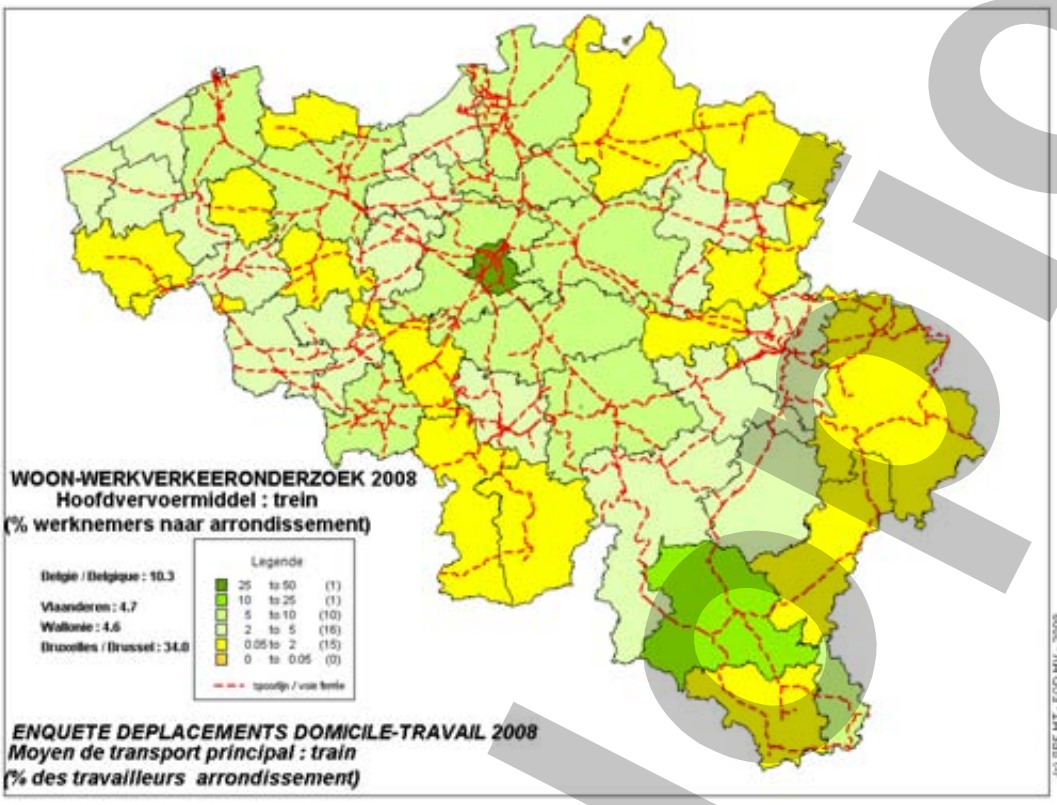
Figuur 2a



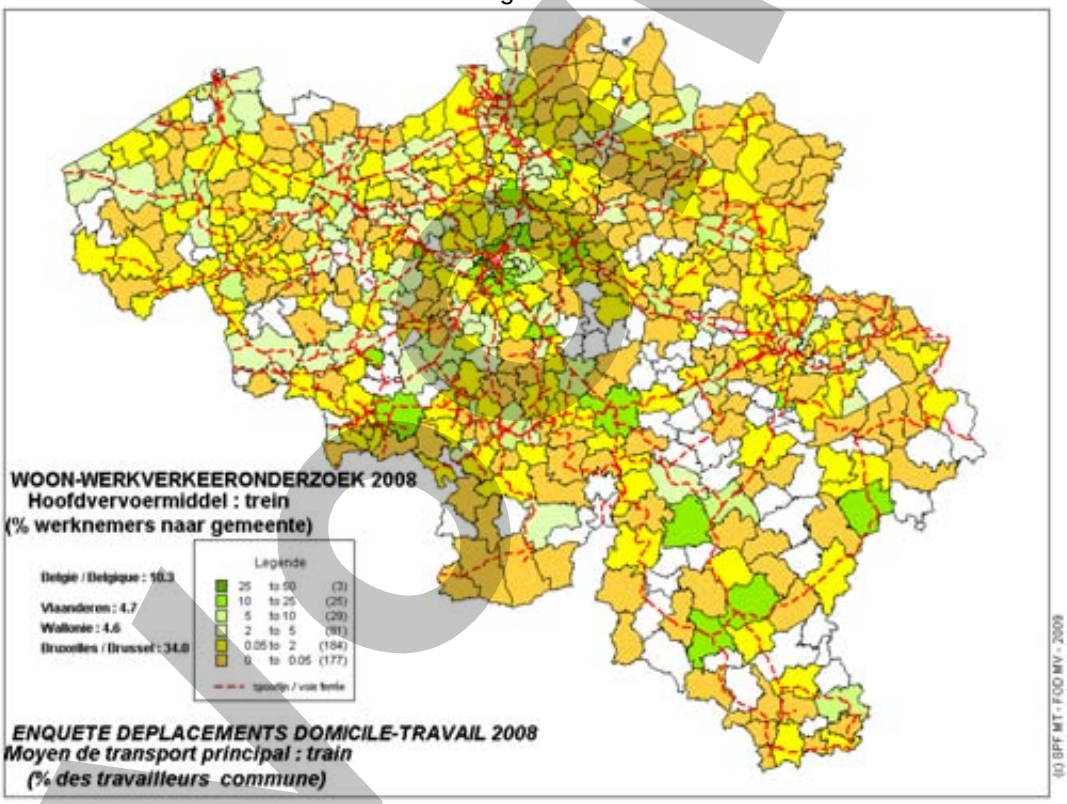
Figuur 2b

3.3 De Trein

Het gebruik van de **trein als hoofdvervoermiddel** in de woon-werkverplaatsingen ligt voor het land op 10,3% [9,3%].



Figuur 3a



Figuur 3b

Voor Vlaanderen ligt dit op 4,7% [3,9%], voor Wallonië op 4,6% [4,3%] en voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 34,0% [31,5%].

Het feit dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hier bijzonder goed scoort mag niet verbazen omdat de hoofdstad hét knooppunt is van het spoorwegverkeer in België. Daarenboven zijn in Brussel de meeste overheidsdiensten gevestigd die hun werknemers gratis - of bijna gratis - laten gebruik maken van het openbaar vervoer.

Opvallend is dat naast Brussel ook het arrondissement Namen sterk scoort met in het bijzonder de stad Namen. We mogen aannemen dat de goede treinverbindingen, de goede ligging van het station en het feit dat Namen de hoofdstad van Wallonië is met heel wat ambtenaren hier niet vreemd aan zijn.

Daarnaast zijn er nog een aantal belangrijke agglomeraties die het op het vlak van het gebruik van de trein als hoofdvervoermiddel goed doen. Het betreft enkele grote agglomeraties waar 8% tot 12% van de werknemers de trein gebruiken, zoals Antwerpen, Brugge, Gent, Kortrijk, Mechelen, Leuven en Bergen, maar ook een aantal typische spoorgemeenten zoals Torhout, Lichtervelde, Vilvoorde, Denderleeuw, Berlaar, Landen, Trois Ponts, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Gembloux, Chapelle-les-Herlaimont, Rochefort, Libramont, Bertrix, Neufchâteau, Gouvy en Braine-le-Comte.

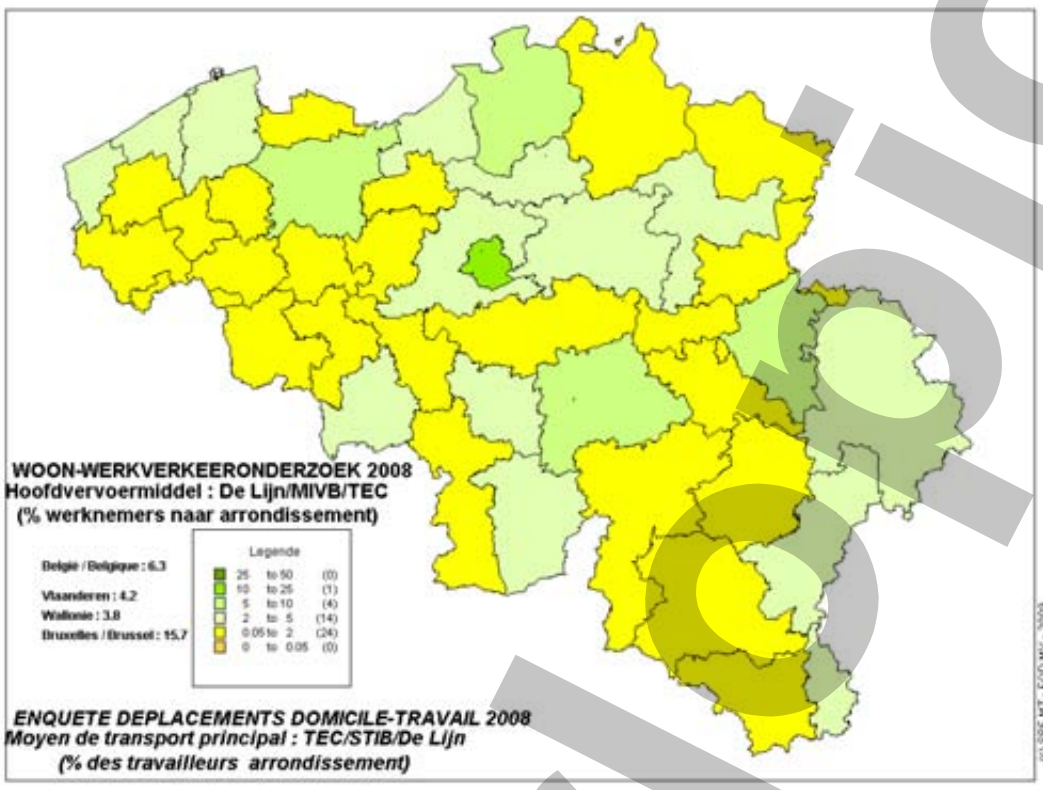
We kunnen overal een stijging vaststellen ten opzichte van het verslag van 2005, in het bijzonder voor vestigingen gelegen in steden waar stations recentelijk zijn gerenoveerd. Leuven kent een stijging van 8% naar 11%, Luik van 4,4% naar 5,3%, etc.

Dit illustreert nogmaals dat de kwaliteit van de treinverbindingen hier een belangrijke rol speelt.

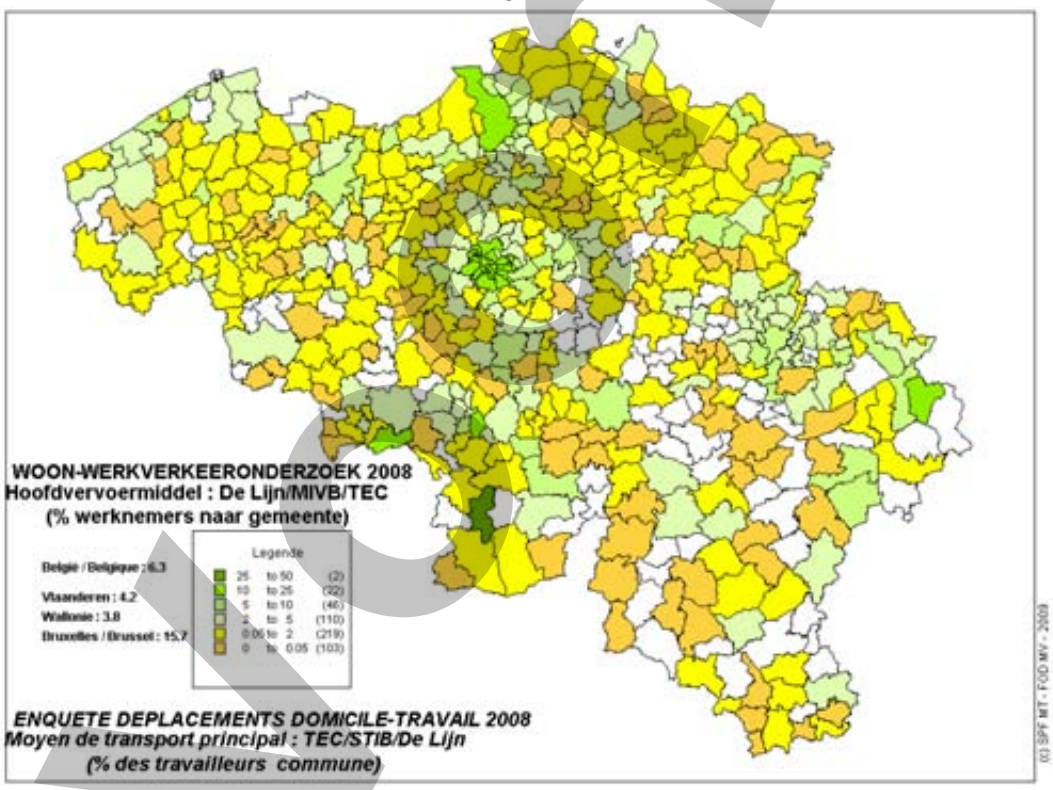
Voorlopig

3.4 Openbaar vervoer De Lijn/MIVB/TEC (MTB)

Het gebruik van het **stedelijk en regionaal vervoer** (De Lijn, MIVB, TEC) als **hoofdvervoermiddel** is globaal genomen vrij beperkt met 6,3% [5,8%] voor België, 4,2% [3,8%] voor Vlaanderen en 3,8% [3,6%] voor Wallonië. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vormt een uitzondering met 15,7% [14,5%].

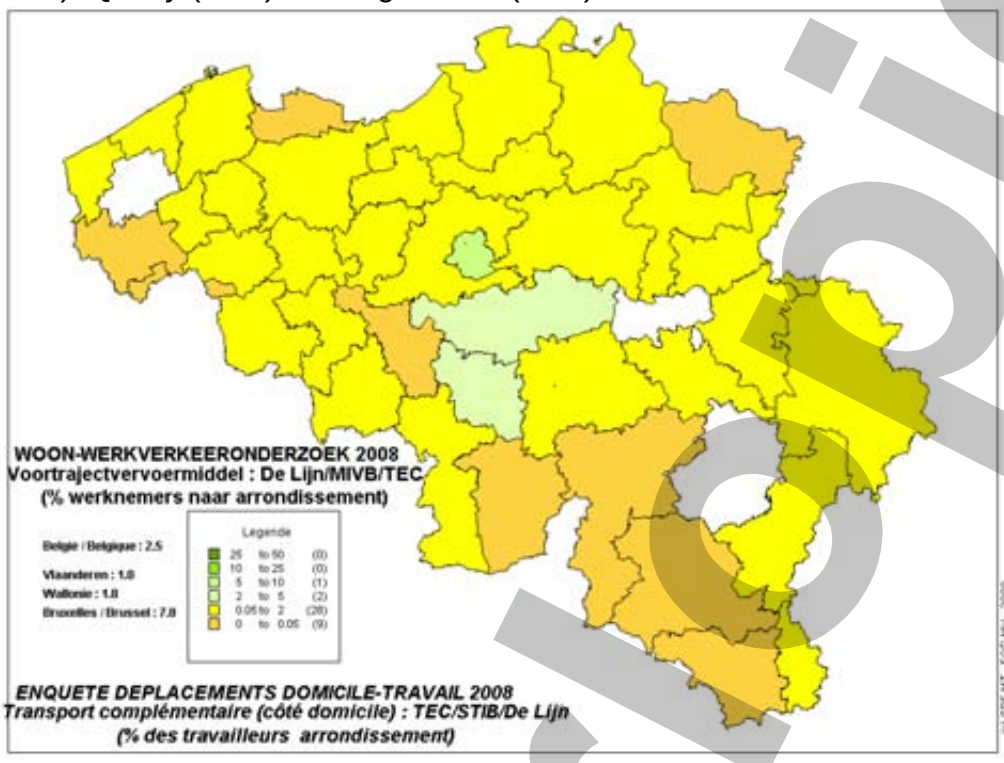


Figuur 4a

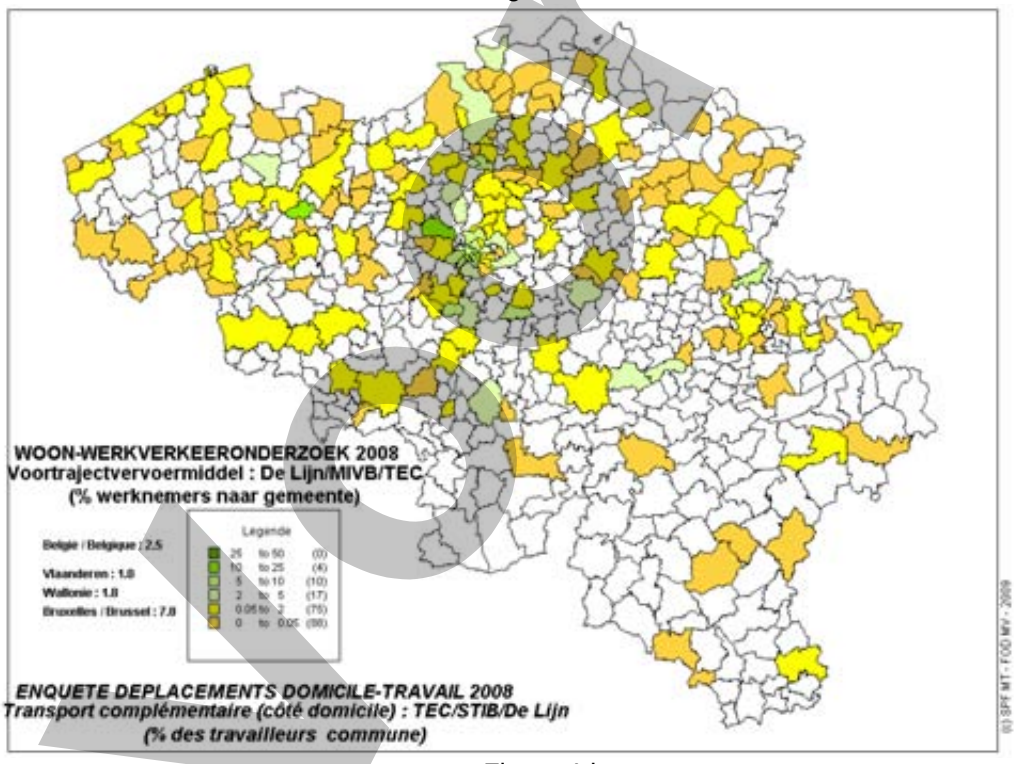


Figuur 4b

Naast het Brussels Hoofdstedelijk Gebied, kent deze vervoersmodus het meest succes voor de werknemers tewerkgesteld in de arrondissementen Antwerpen, Luik, Gent en Namen. Algemeen heeft het stedelijk en regionaal vervoer het meest succes in verstedelijkte gebieden, waar ze als hoofdvervoermiddel kunnen fungeren. Nergens ligt het gebruik van het stedelijk en regionaal vervoer boven de 25%. Buiten het BHG zijn er weinig gemeenten met meer dan 10%. Enkel Fontaine-l'Evêque (17%), Antwerpen (12%), Quévy (10%) en Butgenbach (11%).



Figuur 4c



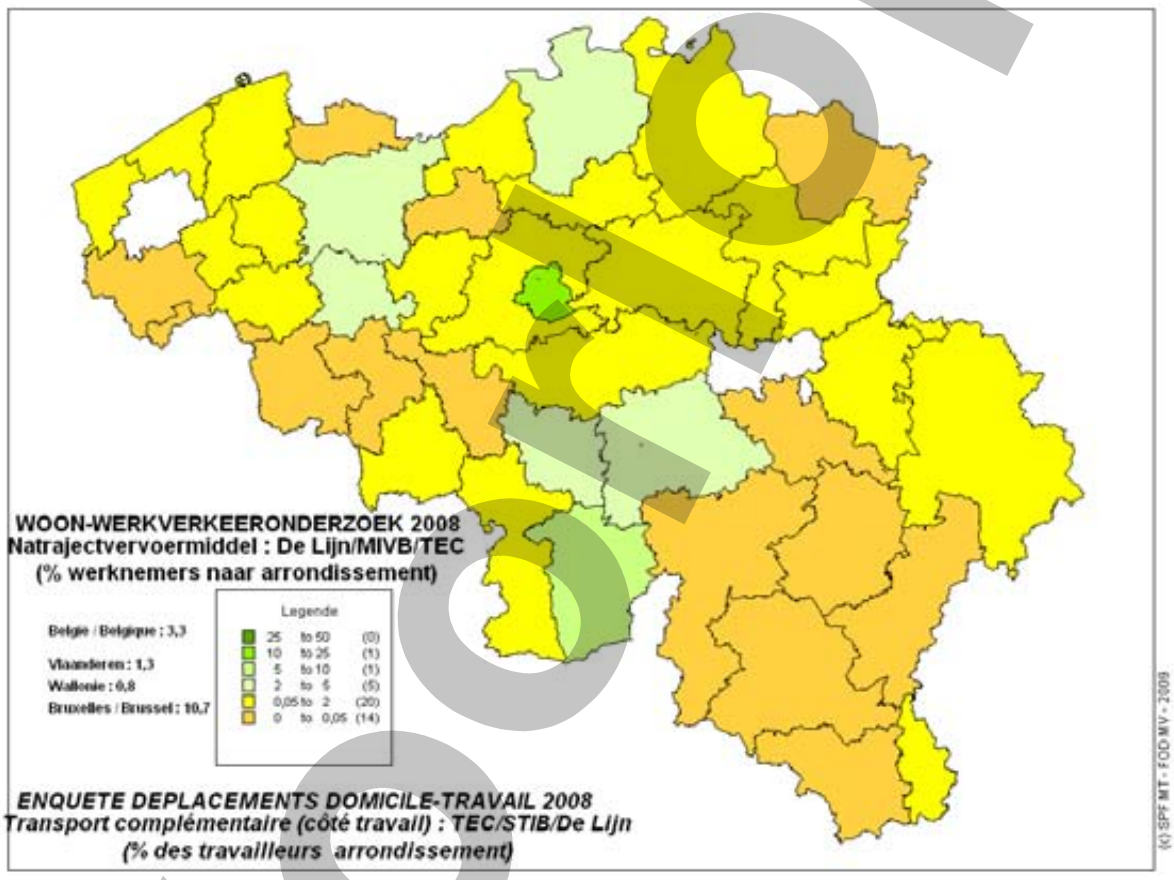
Figuur 4d

Het gebruik van het **stedelijk en regionaal vervoer** (De Lijn, MIVB, TEC) voor het afleggen van het **voortraject** is beperkt, amper 2,5% [1,8%] voor België. Maar als we dit vergelijken met de gevallen waar het voortraject wordt afgelegd met de wagen (4,9% [4,8%]), moeten we zeggen dat het stedelijk en regionaal vervoer het relatief gezien nog niet zo slecht doet.

Het merendeel van deze verplaatsingen wordt gegenereerd door werknemers die tewerkgesteld zijn te Brussel 7,8% [4,7%], wat een stijging is ten opzichte van 2005. Dit hoeft niet te verbazen, vermits het ook die werknemers zijn die in zeer ruime getale de trein als hoofdvervoermiddel gebruiken en dus meer dan andere werknemers een voortraject hebben af te leggen. Een middel om het station van vertrek te bereiken, is het stedelijk en regionaal vervoer.

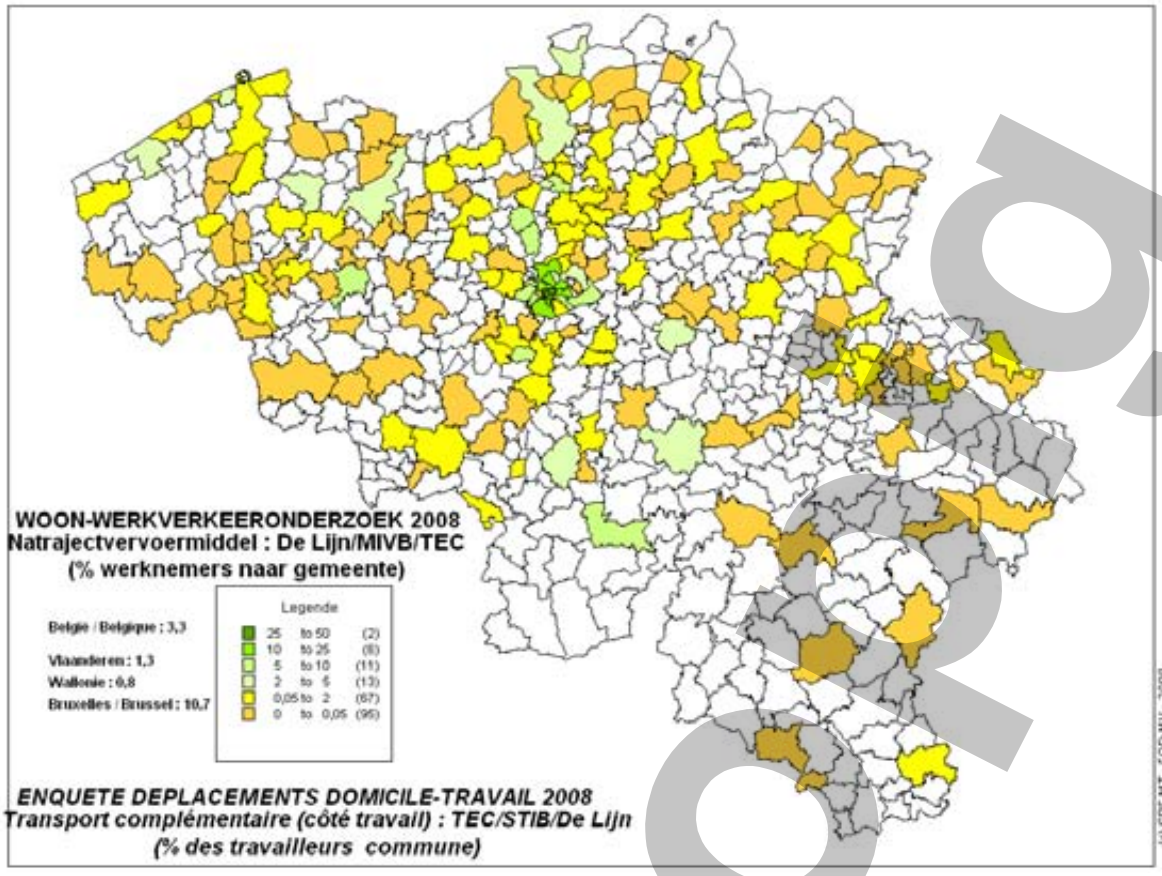
Voor de werknemers tewerkgesteld in Vlaanderen en Wallonië gaat het over respectievelijk 1,0% [1,0] en 1,8% [1,7%].

Nogmaals: aan deze cijfers mag geen absolute waarde worden gehecht omdat zij betrekking hebben op het facultatief deel van de vragenlijst.



Figuur 4e

voorlopig



Figuur 4f

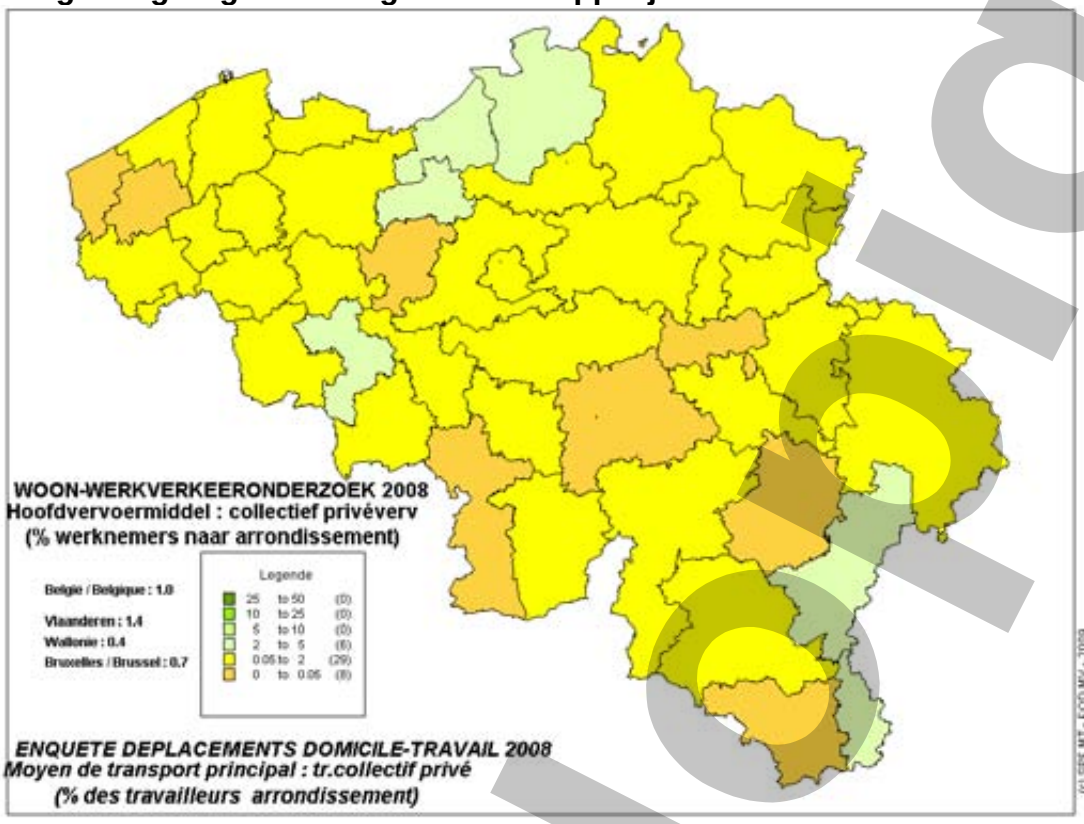
Het gebruik van het **stedelijk en regionaal vervoer** (De Lijn, MIVB, TEC) voor het afleggen van het **natraject** is op het niveau van België beperkt tot 3,3% [3,2%]. Ook hier scoort het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opnieuw het best met 10,7% [11,5%] van de er tewerkgestelde werknemers.

Er valt op te merken dat dit transportmiddel vooral succesvol is als aanvullend vervoersaanbod wanneer de trein als hoofdvervoermiddel wordt gebruikt.

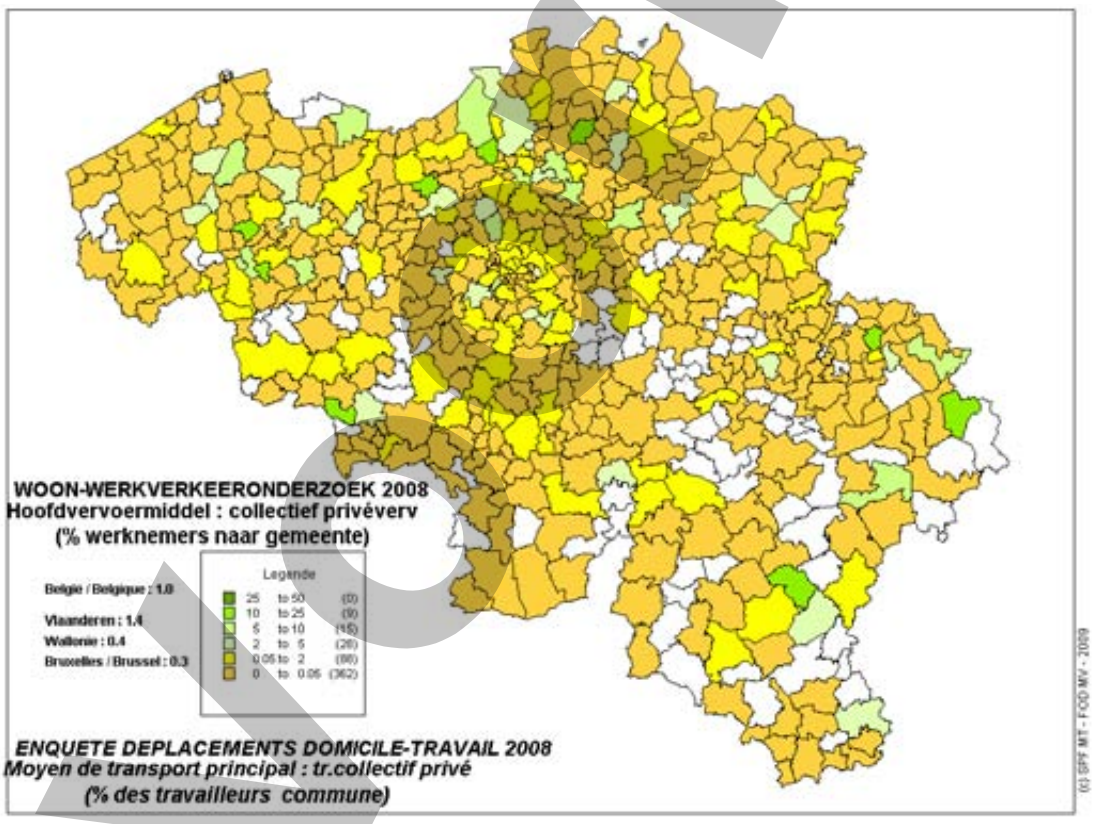
voorlopig

3.5 Collectief privévervoer door de werkgever

De kaarten onder het nummer 5 hebben betrekking op het **door de werkgever georganiseerd gemeenschappelijk vervoer van werknemers.**



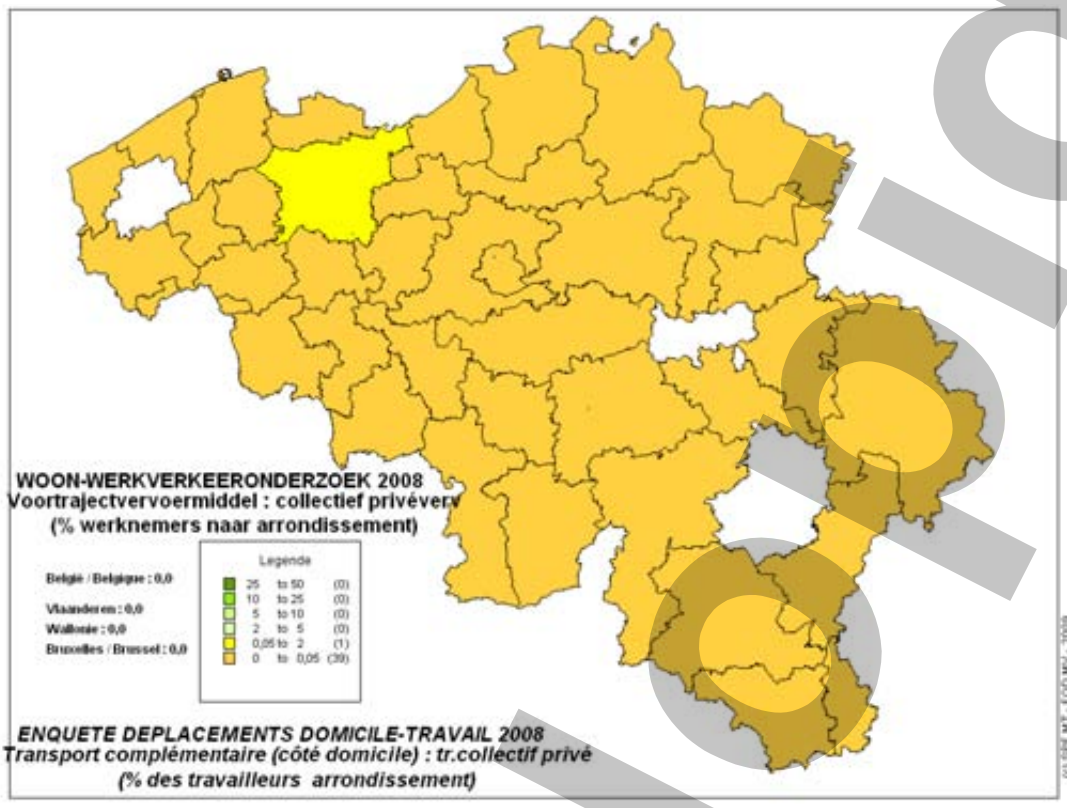
Figuur 5a



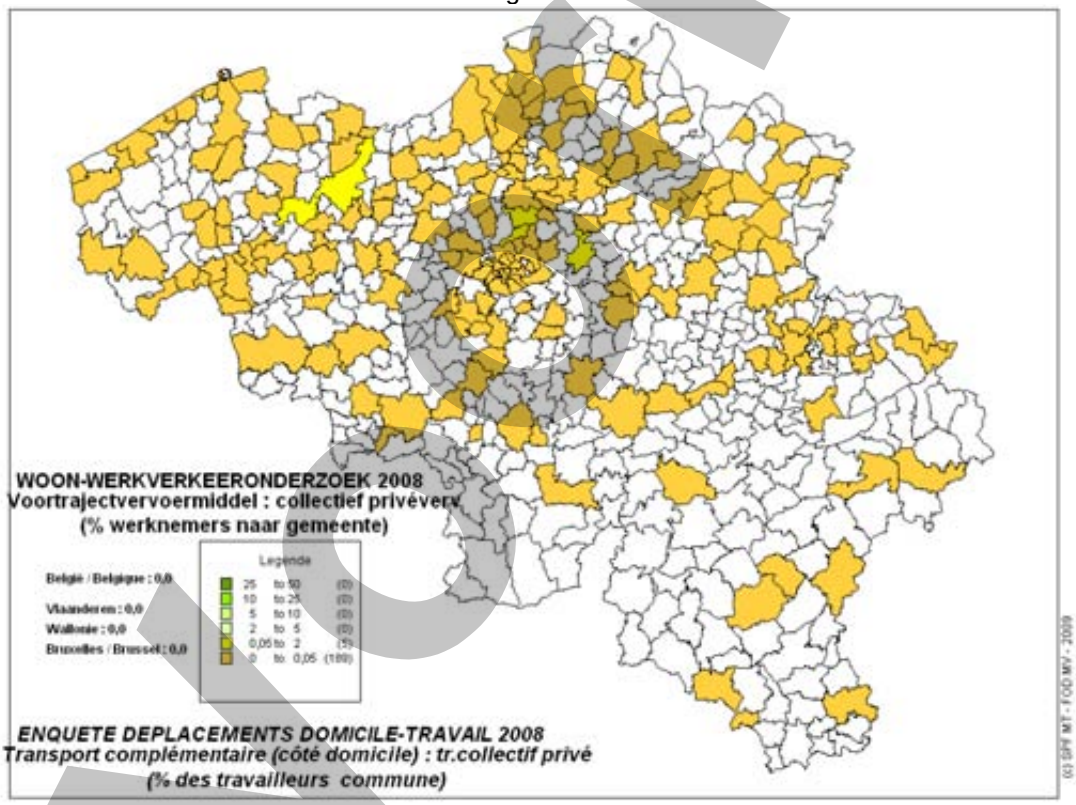
Figuur 5b

Ontwerp

Wat het **hoofdvervoermiddel** aangaat kunnen we vaststellen dat dit op de schaal van België een vrij marginaal gebeuren is dat nauwelijks 1,0% [1,2%] van de werknemers betreft. Voor Vlaanderen ligt dit cijfer een beetje hoger, namelijk 1,4% [1,6%].

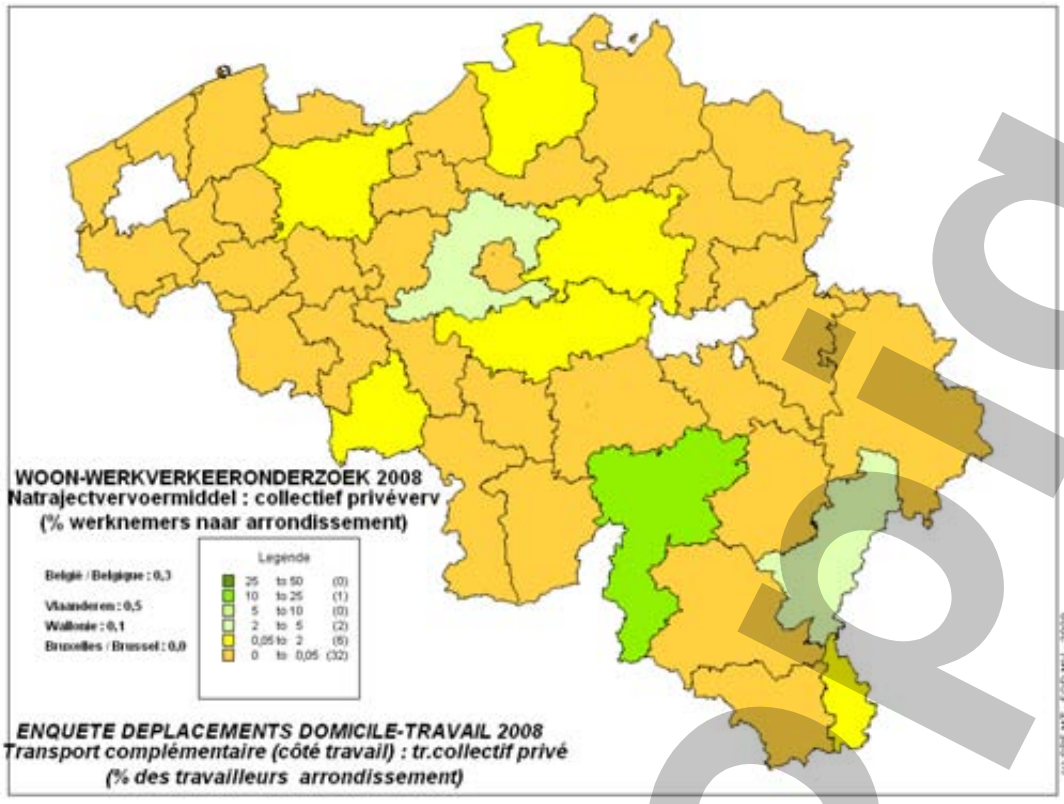


Figuur 5c

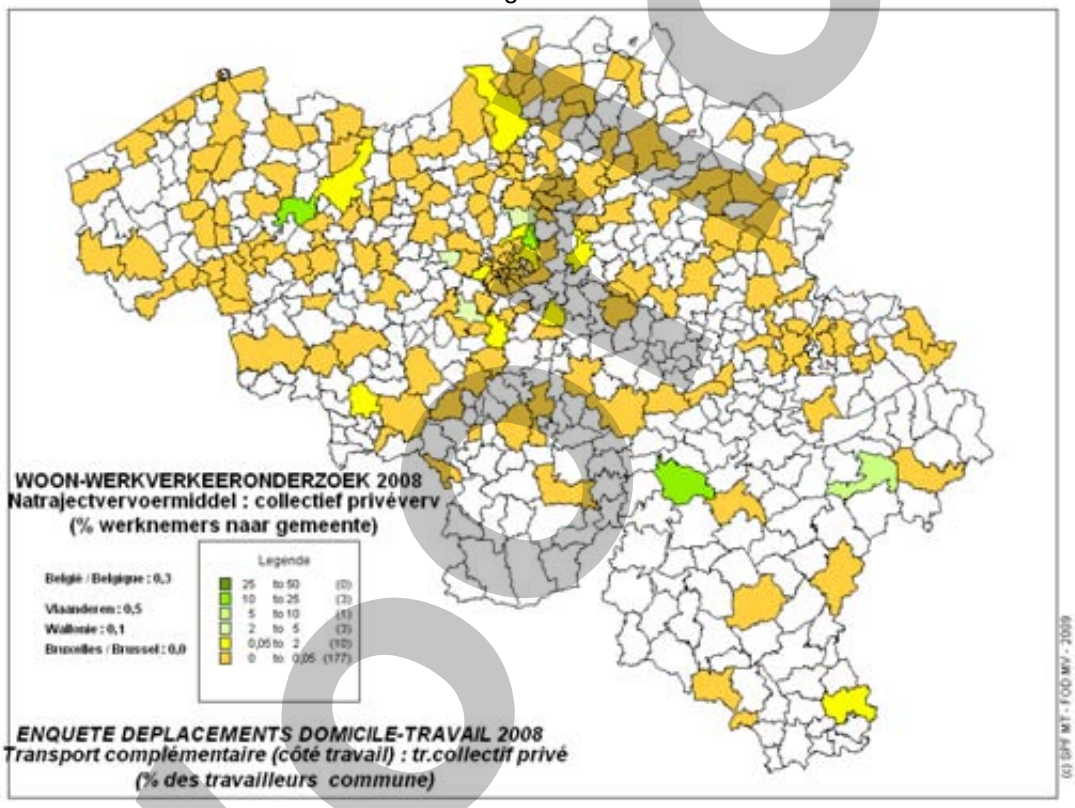


Figuur 5d

Ontwerp



Figuur 5e



Figuur 5f

Een verfijnde analyse van de betrokken bedrijven volgens vervoermiddel geeft ons de volgende cijfers:

- de chemiesector, zoals …
  B.A.S.F Antwerpen met ongeveer 1300 werknemers ofwel 38% [44%],
  Bayer Antwerpen met meer dan 600 werknemers ofwel 68% [55%],

Ontwerp

Lanxess Antwerpen met meer dan 420 werknemers ofwel 82% [58%],
Lanxess Beveren met ongeveer 310 werknemers ofwel 65% [51,7%]

- de autoassemblage sector, zoals …
  Volvo Gent met meer dan 560 werknemers ofwel 13,5% [16%],
  Van Hool Lier met meer dan 570 werknemers ofwel 13,5% [14%],
  Ford Genk met ongeveer 500 werknemers ofwel 9% [11%]
- beschutte werkplaatsen met 7,9% van de betrokken werknemers.

Voor Wallonië is het cijfer 0,4% [0,4%] en voor Brussel 0,3% [0,7%], hoewel het collectief vervoer door de werkgever georganiseerd er bij sommige werkgevers ook een vrij belangrijk aandeel van de woon - werkverplaatsingen vormt (zoals bij Volkswagen in Vorst waar 18% [17%] van de werknemers hiervan gebruik maken).

Men mag aannemen dat de bereikbaarheid van sommige vestigingseenheden en vooral het werken in ploegenstelsel, met de behoefte aan vervoer buiten de normale uren voor woon - werkverkeer hierin een rol spelen. Terwijl voor de beschutte werkplaatsen het minder mobiel karakter van de er tewerkgestelde personeelsleden bepalend zal zijn.
Maar er is desondanks een vermindering op te merken, misschien door het effect van de economische crisis.

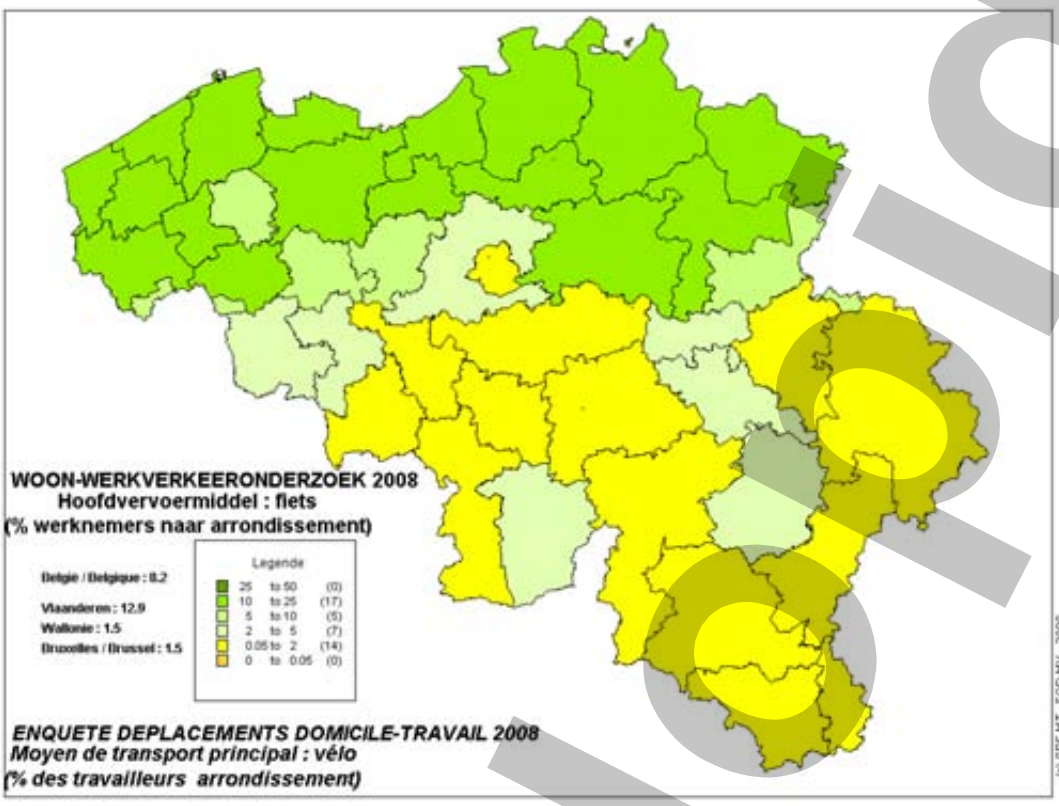
Wat het **voortransport** betreft (kaarten 5c en 5d) is het fenomeen op het niveau van België met 0,2% [0,2%] onbestaande.

Het privé georganiseerd collectief vervoer voor het **natransport** is met 0,5% [0,3%] voor het land, 0,3% [0,3%] voor Vlaanderen en 0,4% [0,2%] voor Wallonië – globaal gezien – ook zeer beperkt. Het bereikt nochtans 1,5% [0,3%] in Brussel, waar enkele moeilijker bereikbare ondernemingen of instellingen het vervoer van de werknemers vanaf de treinstations voorzien; dit is het enige percentage dat gestegen is voor dit vervoermiddel.

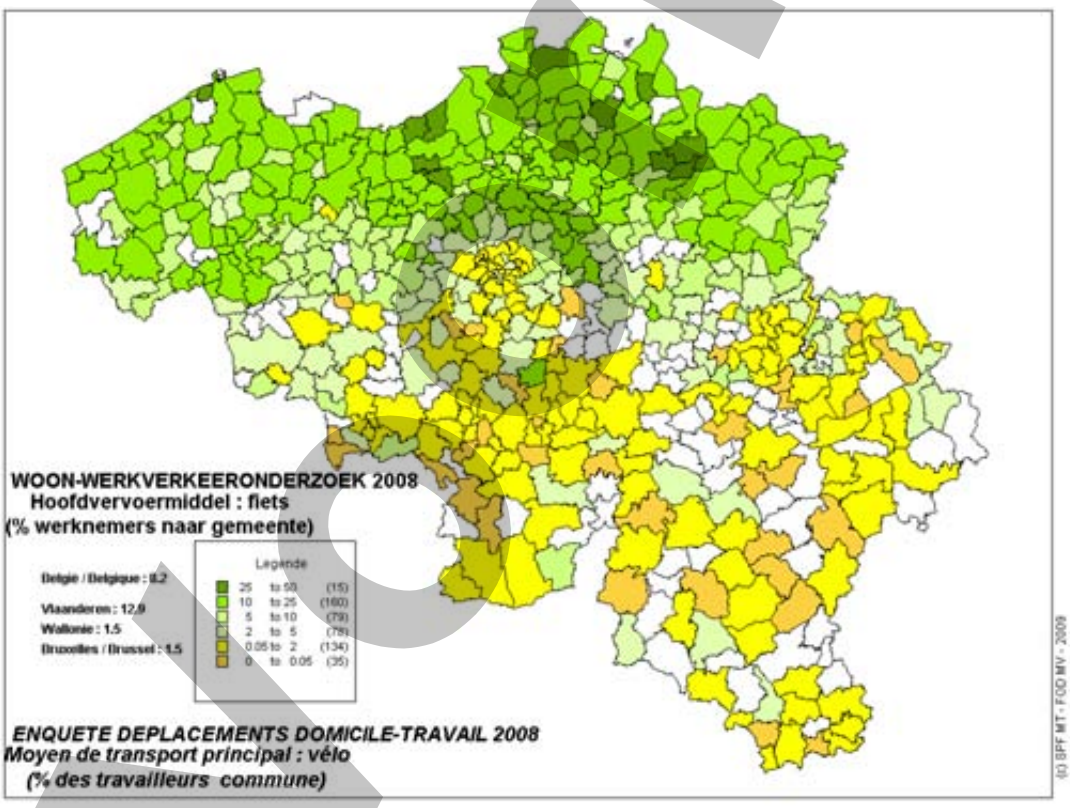
Voorlopig

3.6 De fiets

Het gebruik van de **fiets als hoofdvervoermiddel** is met 8,2% [7,7%] van de in België tewerkgestelde werknemers zeker niet onbelangrijk.



Figuur 6a



Figuur 6b

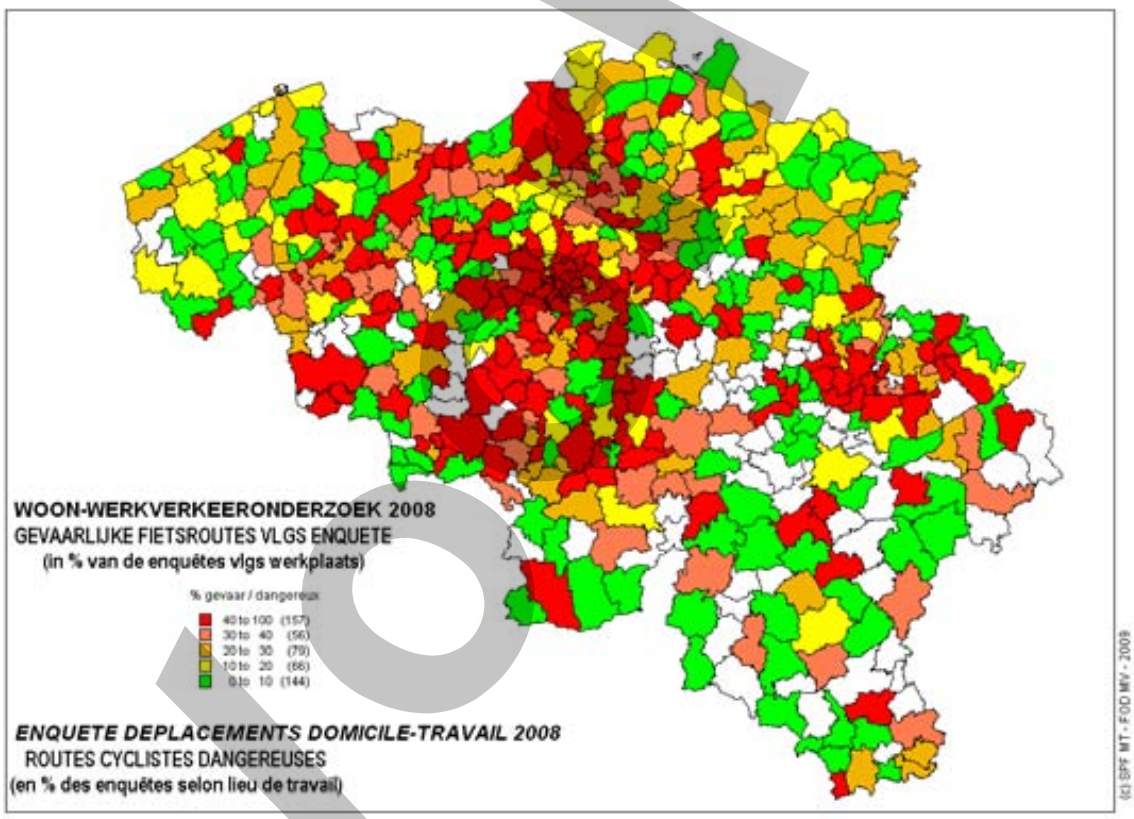
Volgt

Dat dit nog veel te veel een Vlaamse aangelegenheid is met 12,8% [12,1%] tegenover slechts 1,5% [1,2%] in Wallonië en 1,5% [1,2%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijkt duidelijk uit de cijfers. We merken wel de belangrijke relatieve stijging (+25%) op in deze laatste twee gewesten

Het bestaan van een fietstraditie en het feit dat het vlakke terrein in Vlaanderen zich hier beter toe leent dan het heuvelachtige landschap in Wallonië, zal hier natuurlijk niet vreemd aan zijn. Dit vertaalt zich op zijn beurt in het fietsbezit. Deze cijfers zijn sinds 2005 amper veranderd.

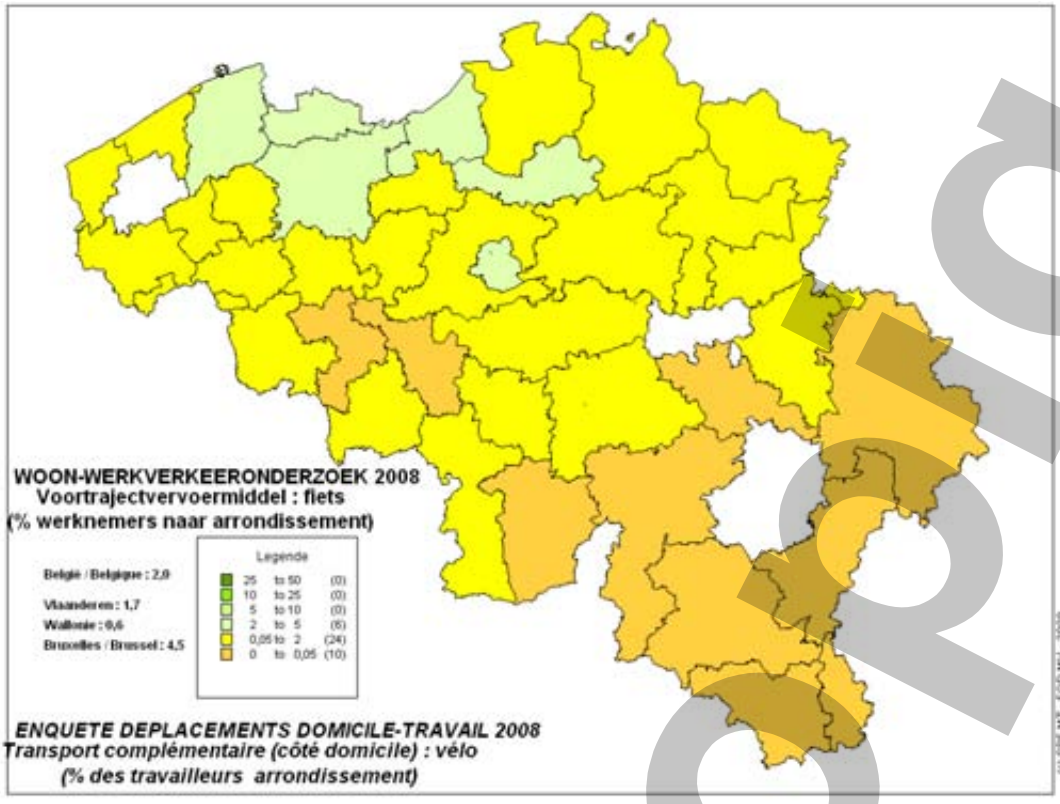
Nochtans, wanneer we de gegevens bekijken op het niveau van de gemeenten stellen we vast dat de Vlaamse steden het op fietsgebied in het algemeen niet slecht doen. Brugge is de uitschieter met 24,5% [25,3%]. In Gent 11,5% [11,5%] en Kortrijk 13,7% [13,7%] blijven de resultaten onveranderd. In Hasselt 11,2% [10,5%], Leuven 12,1% [10,8%] en vooral Antwerpen 12,2% [10,6%] stijgen deze waardes.

Onderstaande kaart toont ook aan dat het succes van de fiets niet altijd ligt aan de gewaarwording van de gevaarlijke fietspaden (zoals gevraagd in het deel problematiek van de enquête). De fietspaden die doorgaan als gevaarlijk kunnen vooral terug gevonden worden in de bebouwde gebieden over heel het land, met uitzondering van West-Vlaanderen en Limburg, waar er verscheidene beveiligde fietspaden bestaan. Maar men moet ook opmerken dat binnen die bebouwde gebieden er een goede ontwikkeling is van het openbaar vervoer. Deze ontwikkeling draagt bij tot het gebruik van het openbaar vervoer in tegenstelling tot het gebruik van de fiets

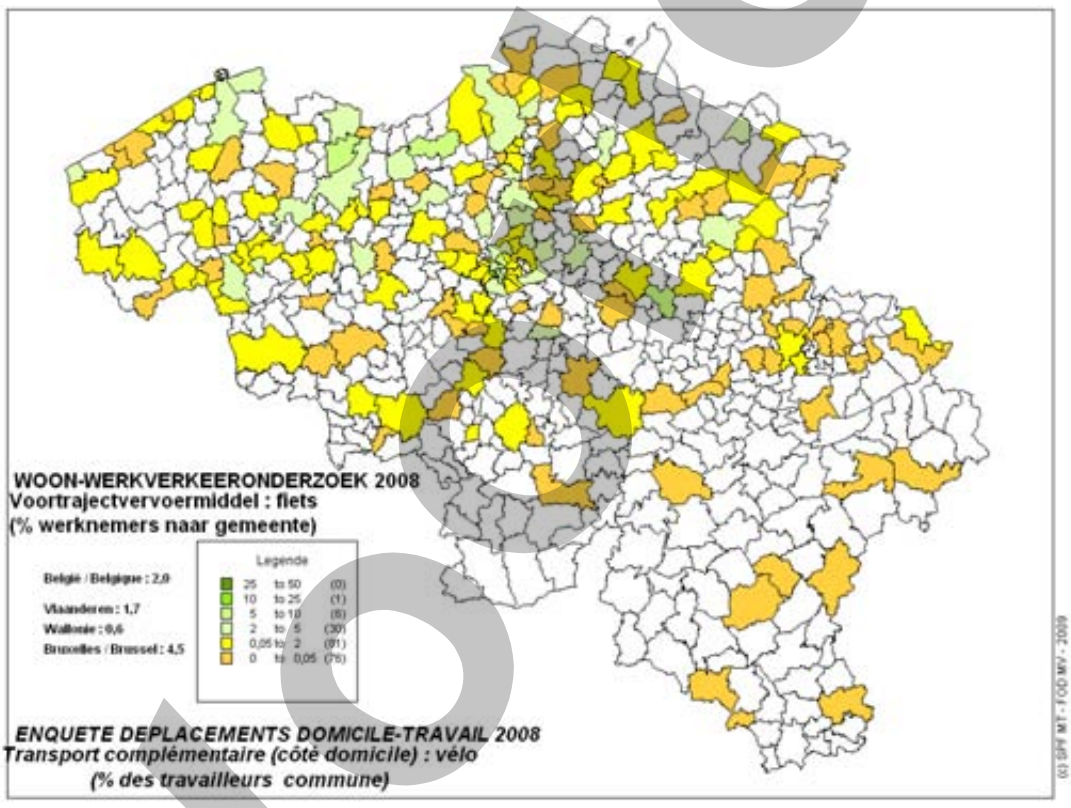


Figuur 6c

Voorlopig

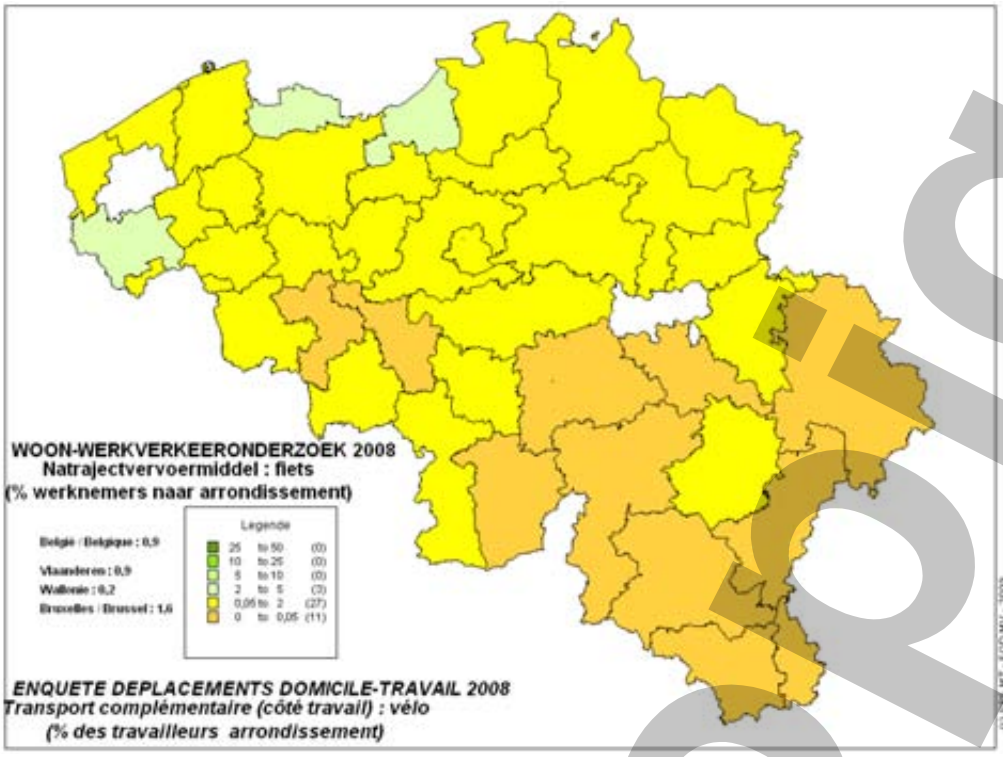


Figuur 6d

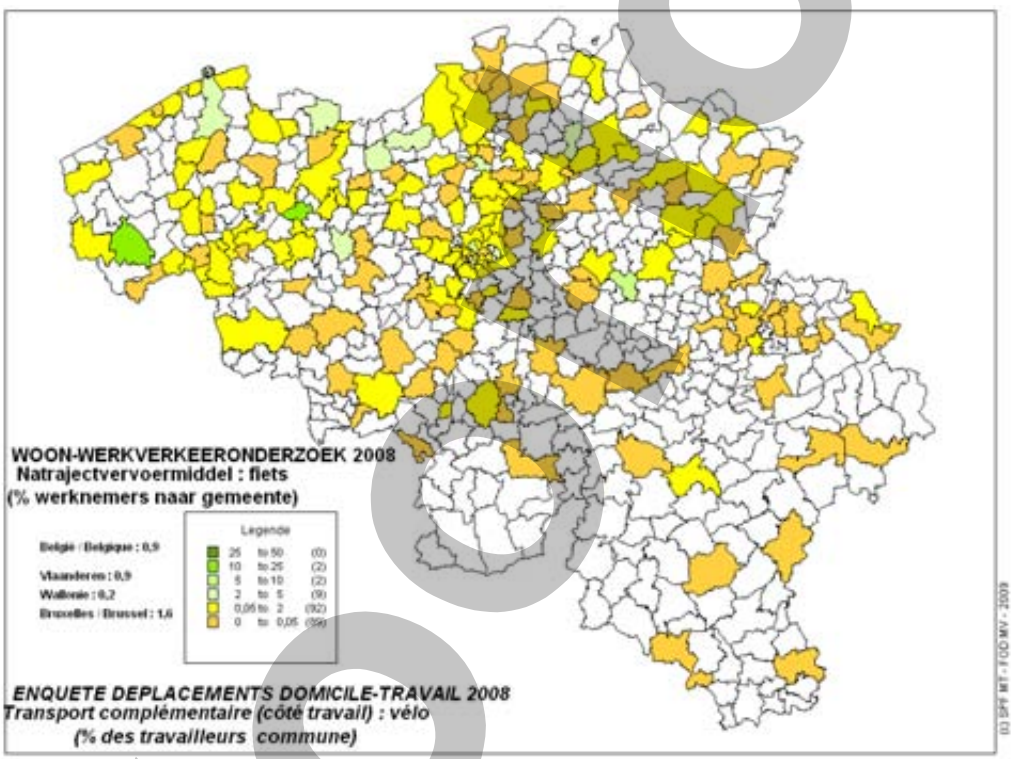


Figuur 6e

Voor het **voortraject** gebruikt in België 2,0% [1,9%] van de werknemers de fiets, in Vlaanderen bedraagt dit 1,7% [1,9%], in Brussel 4,5% [1,0%] en in Wallonië 0,6% [0,3%]. Ook hier zien we goede resultaten van de werknemers in enkele Brusselse gemeenten die dicht bij stations liggen (St.-Gillis 14%, Ixelles 7,1%, St.-Joost-ten-Node 6,7%) alsook in Sint-Niklaas-Waas (5,5%).



Figuur 6f



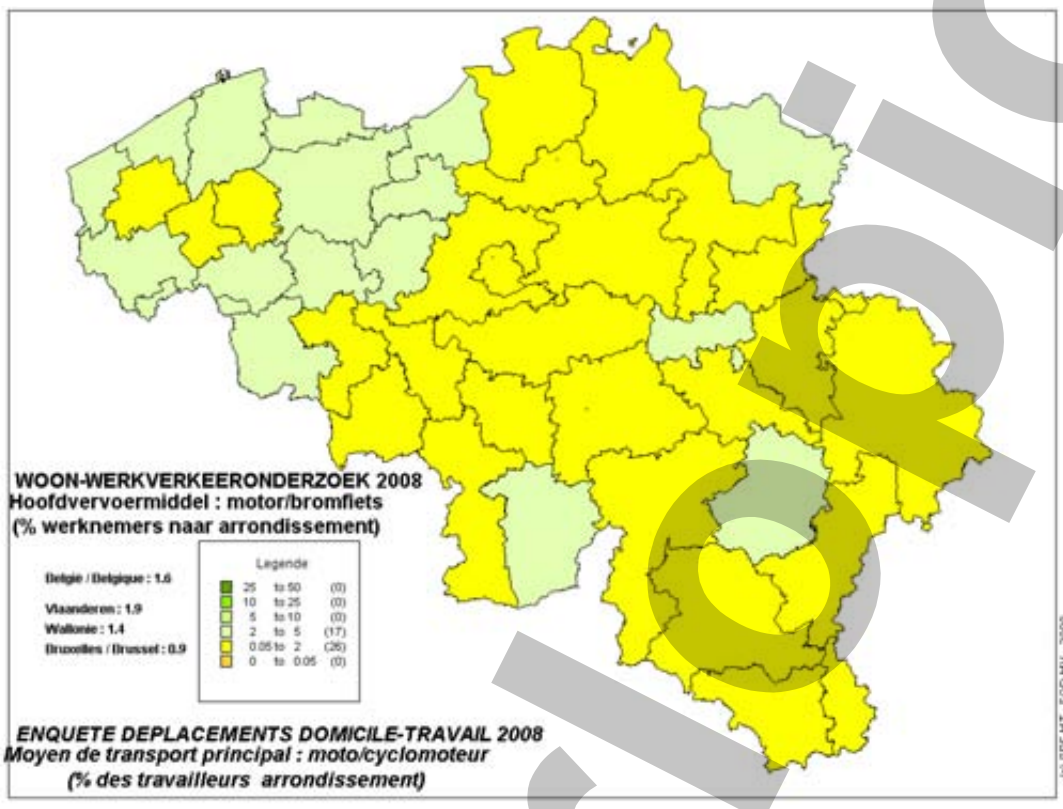
Figuur 6g

In het **natraject** gebruiken minder werknemers de fiets. Het gaat respectievelijk om 0,9% [0,9%] in België, 0,9% [1,1%] van de in Vlaanderen tewerkgestelde werknemers, 0,2% [0,2%] van de in Wallonië tewerkgestelde werknemers en 1,6% [0,5%] van de in Brussel tewerkgestelde werknemers.
Men merkt een stijging in Brussel, deels te danken aan het stijgende aantal service punten voor fietsers (“Fietspunten”, etc.) in de Brusselse stations.

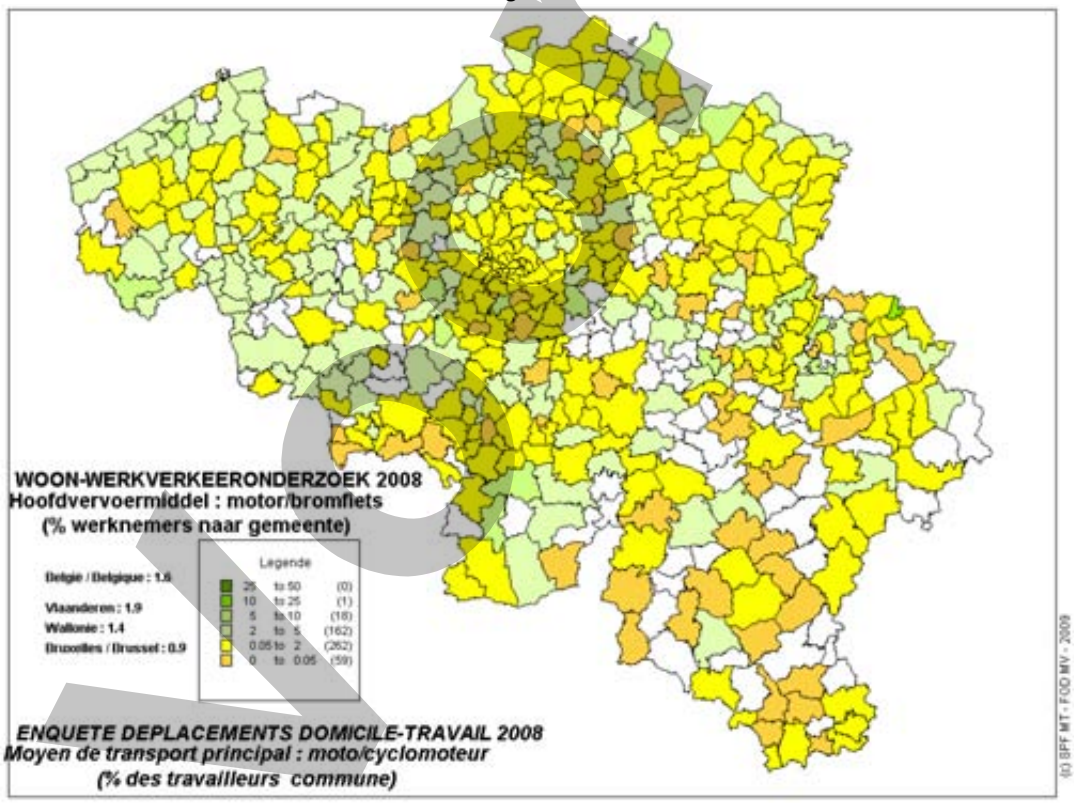
Voorlopig

3.7 Motoren en bromfietsen

Het gebruik van de **motor of bromfiets als hoofdvervoermiddel** is vrij beperkt. 1,6% [1,7%] van de werknemers in België maken er gebruik van. Op Vlaams niveau is dit 1,9% [2,1%], op Waals niveau 1,4% [1,4%] en op Brussels niveau is dit slechts 0,9% [0,7%].

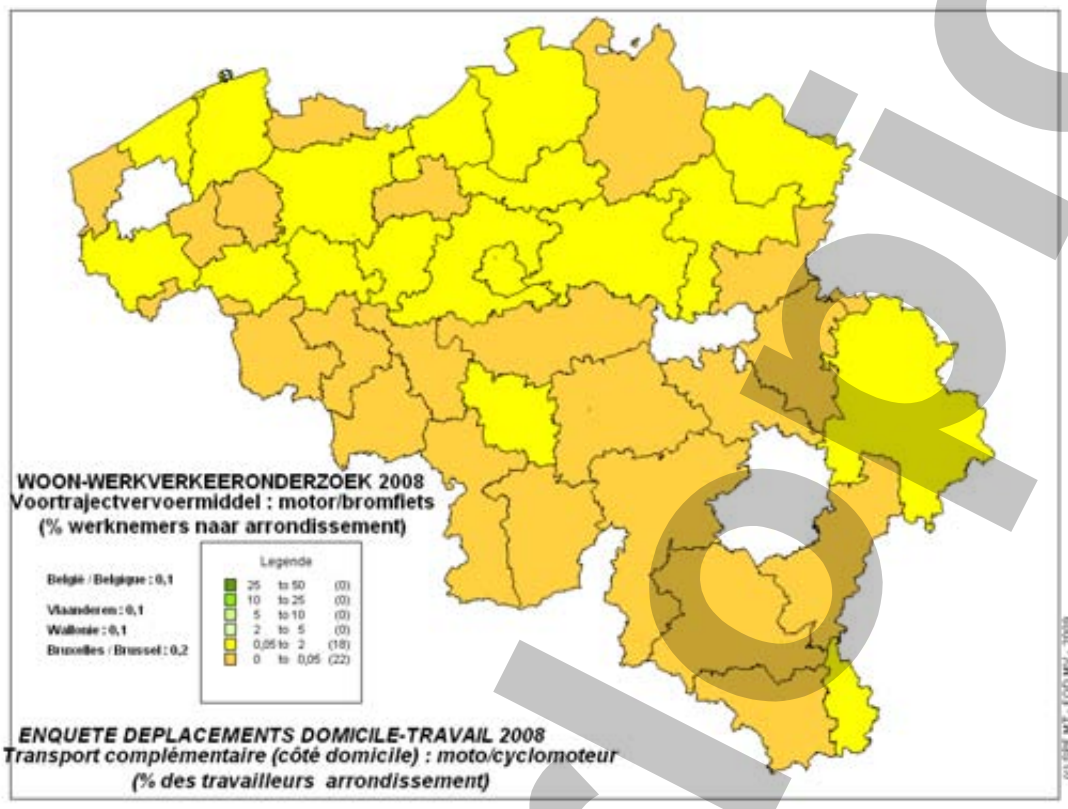


Figuur 7a

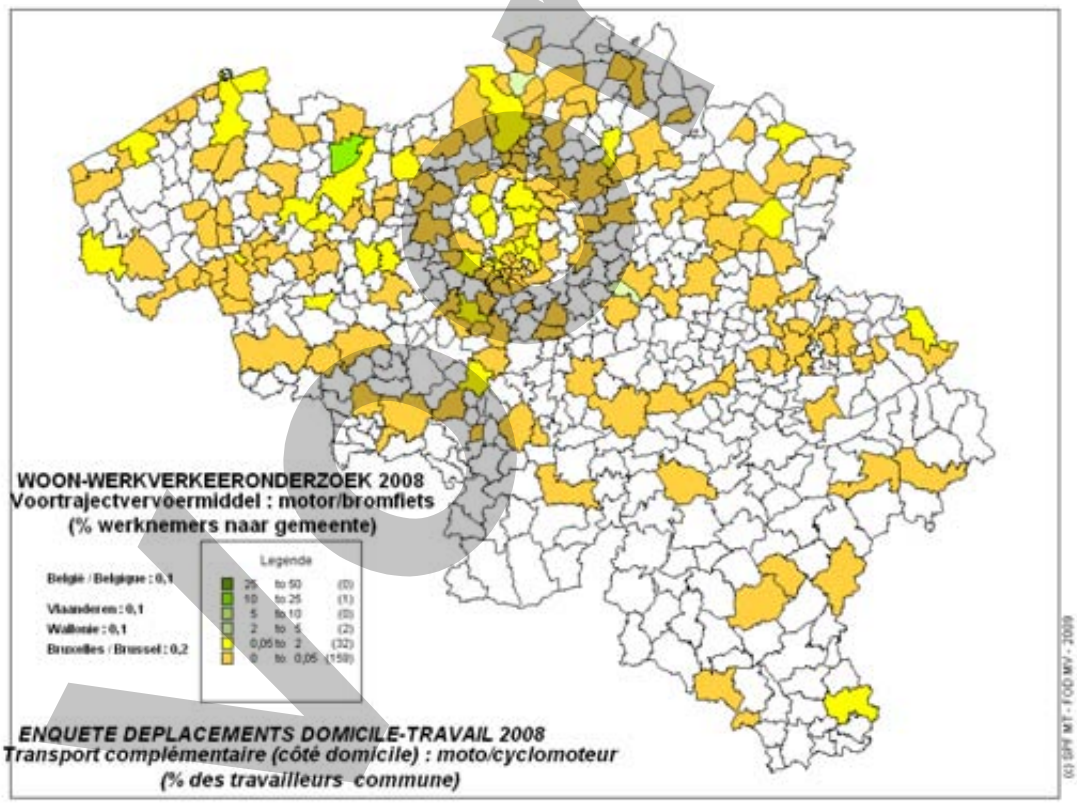


Figuur 7b

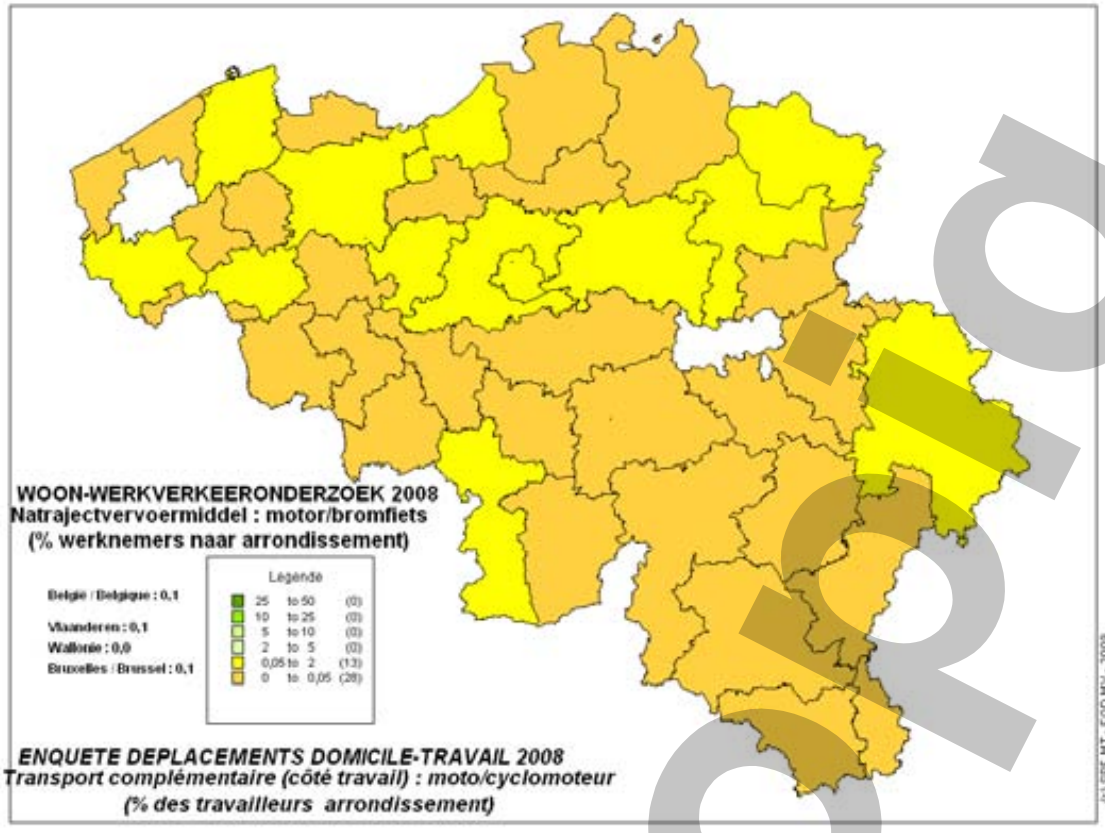
Wanneer we meer in detail kijken stellen we vast dat dit in Vlaanderen vooral een aangelegenheid is van de provincies Oost – en West-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en – in mindere mate – de provincies Antwerpen, Limburg en het oosten van de provincie Luik. Voor dit vervoermiddel, net zoals bij de wagen, valt er een daling op te merken. Dit gaat niet op voor Brussel, hier kan dit misschien een oplossing bieden voor het verzadigde verkeer.



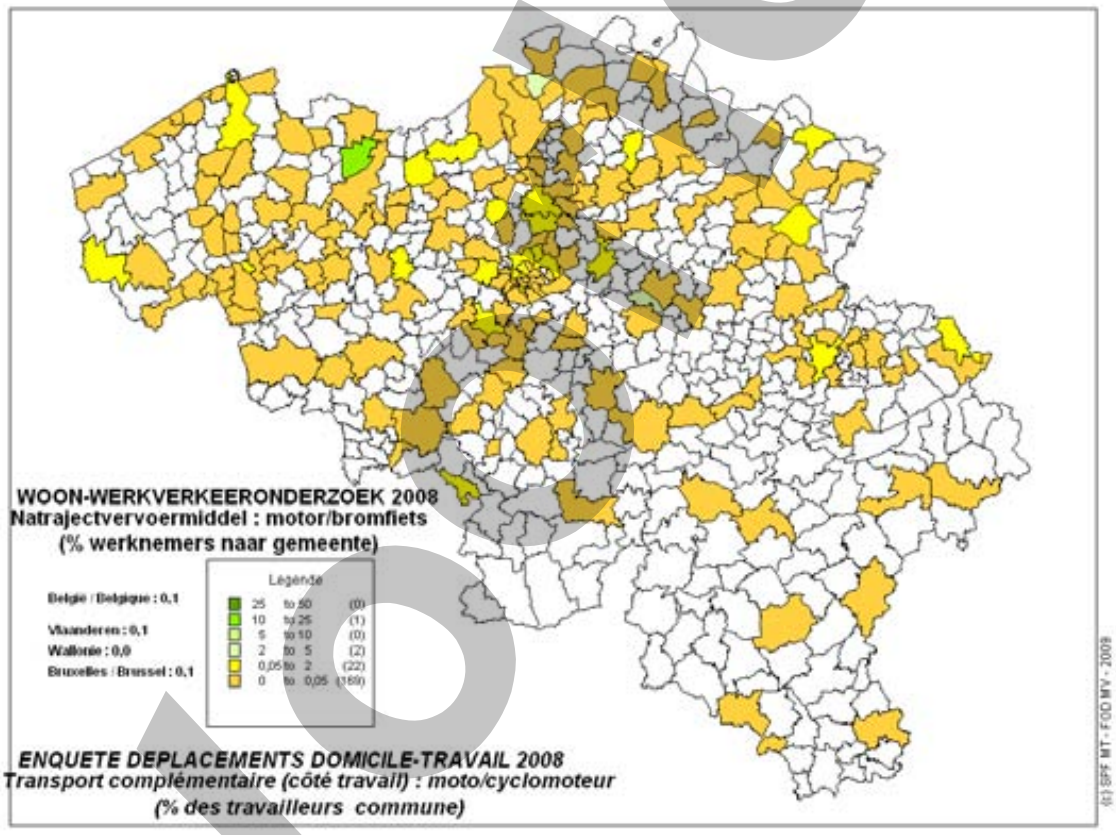
Figuur 7c



Figuur 7d



Figuur 7e



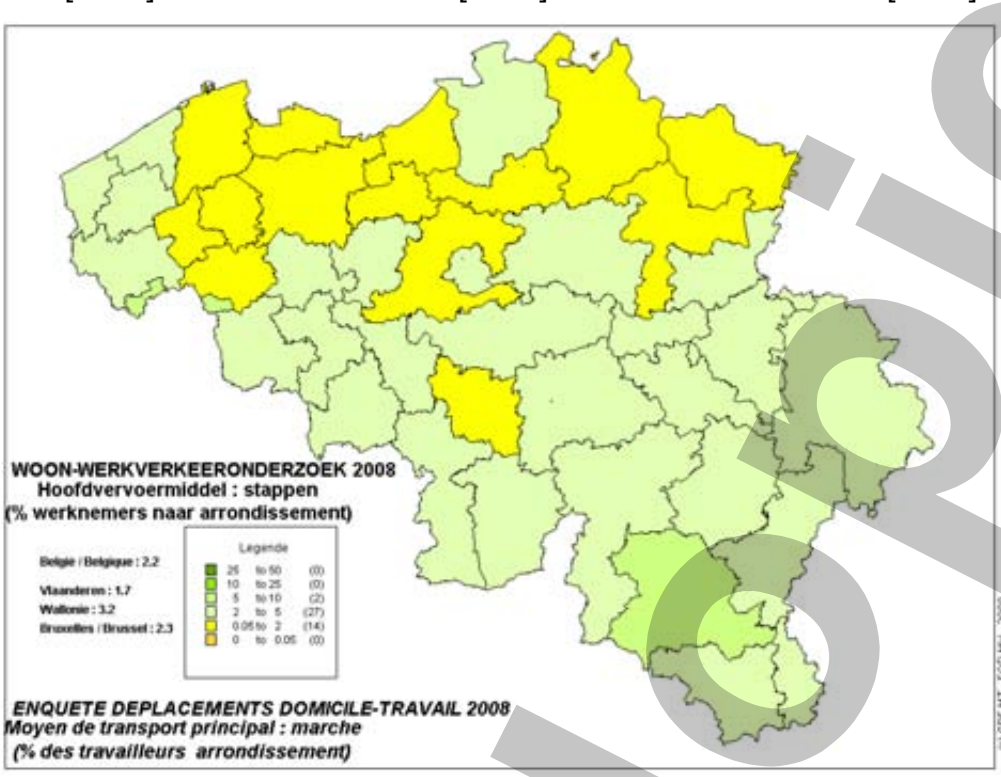
Figuur 7f

In het **voor- en natraject** kunnen we stellen dat het gebruik van de motor of bromfiets nauwelijks voorkomt, vermits hier voor België respectievelijk slechts sprake is van 0,1% [0,2%] en 0,1% [0,1%] van de werknemers.

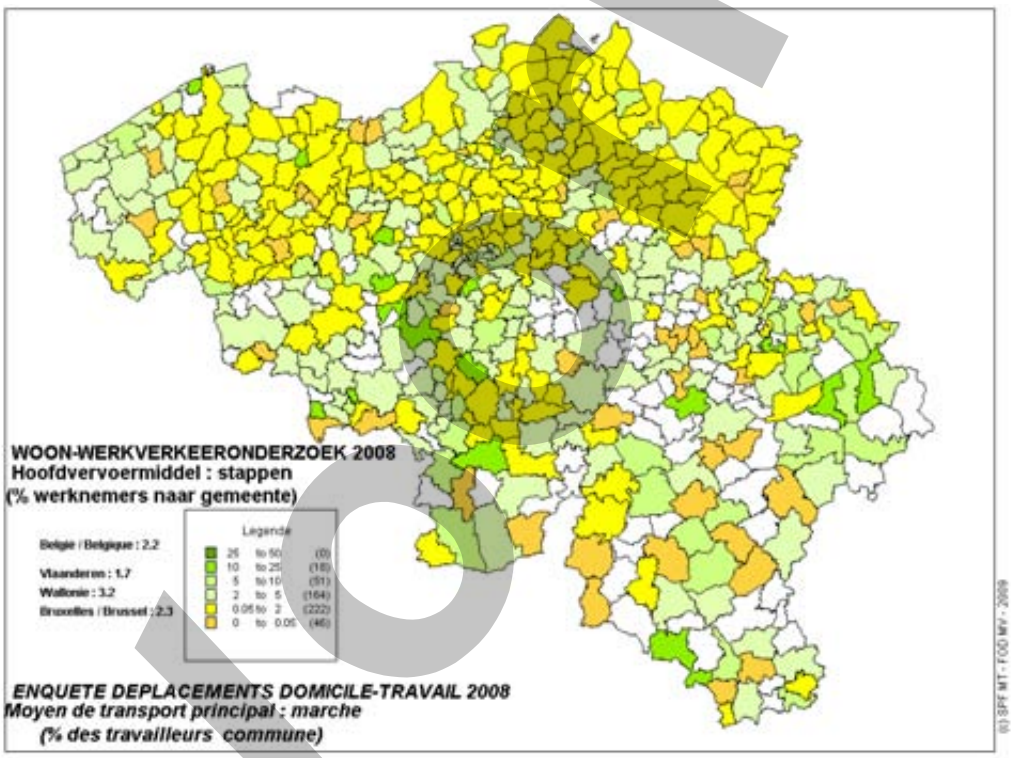
ONDERZOEK

3.8 Stappen

Als **hoofdvervoermiddel** maakt het **stappen** in België slechts 2,2% [2,4%] uit van de woon –werkverplaatsingen van werknemers. Voor Vlaanderen is dit 1,7% [2,0%], voor Wallonië 3,2% [3,2%] en voor het BHG 2,3% [2,5%].



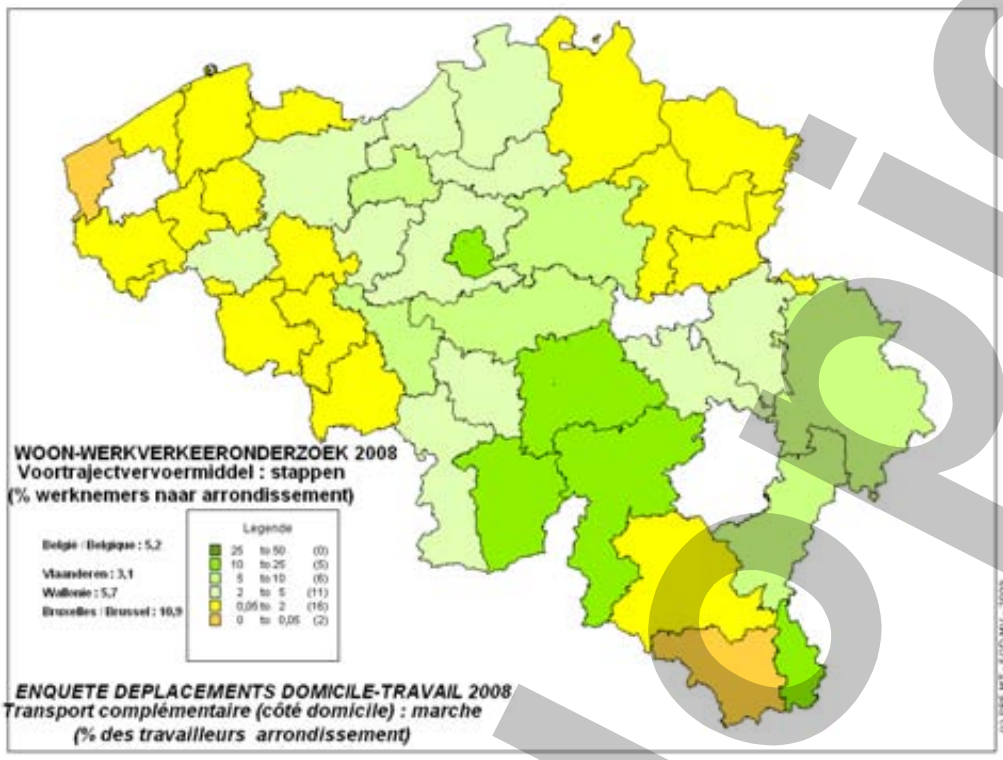
Figuur 8a



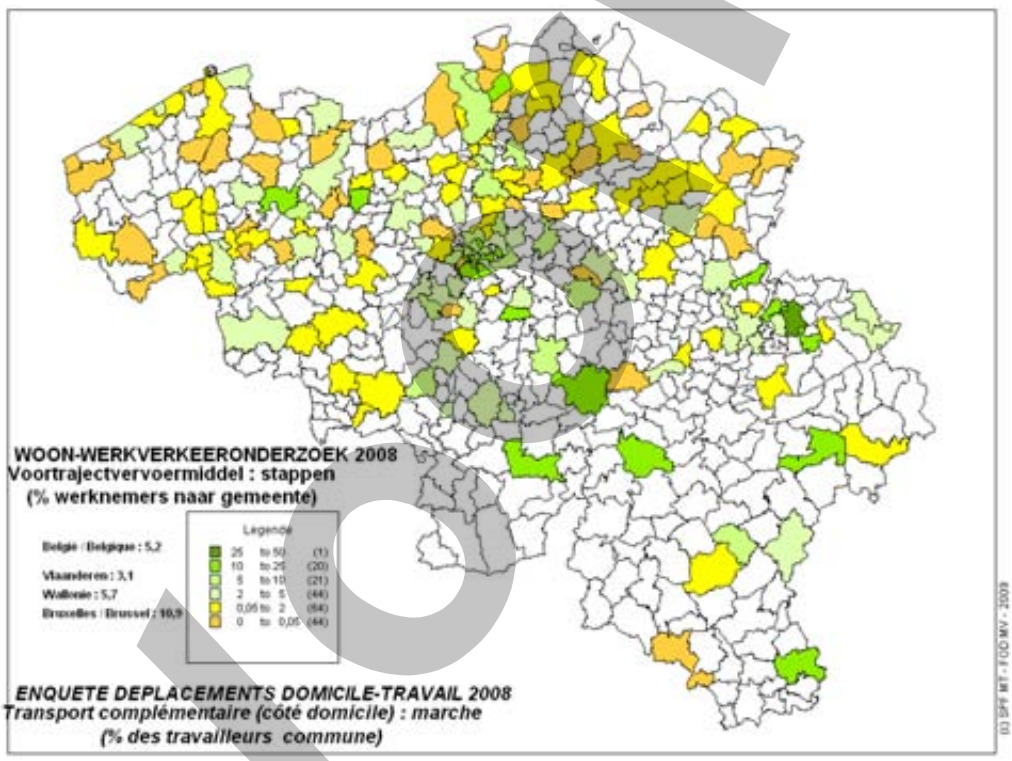
Figuur 8b

Dat het Waalse percentage hier anderhalve maal dit van Vlaanderen is, zou kunnen verklaard worden door het feit dat heel wat agglomeraties er zich ontwikkeld hebben rond de fabrieken.

Het lage percentage voor het stappen (2,2% voor 4,3% in de enquête van Mobel in 1999) is te wijten aan de grootte van de bedrijven in de enquête: minder dan 30 werknemers, voor de werkgevers meer dan 100 werknemers. De afstand tussen de woonplaats van de werknemer en de bedrijfsvestiging is gemiddeld gezien groter bij grote bedrijven dan bij kleine bedrijven.

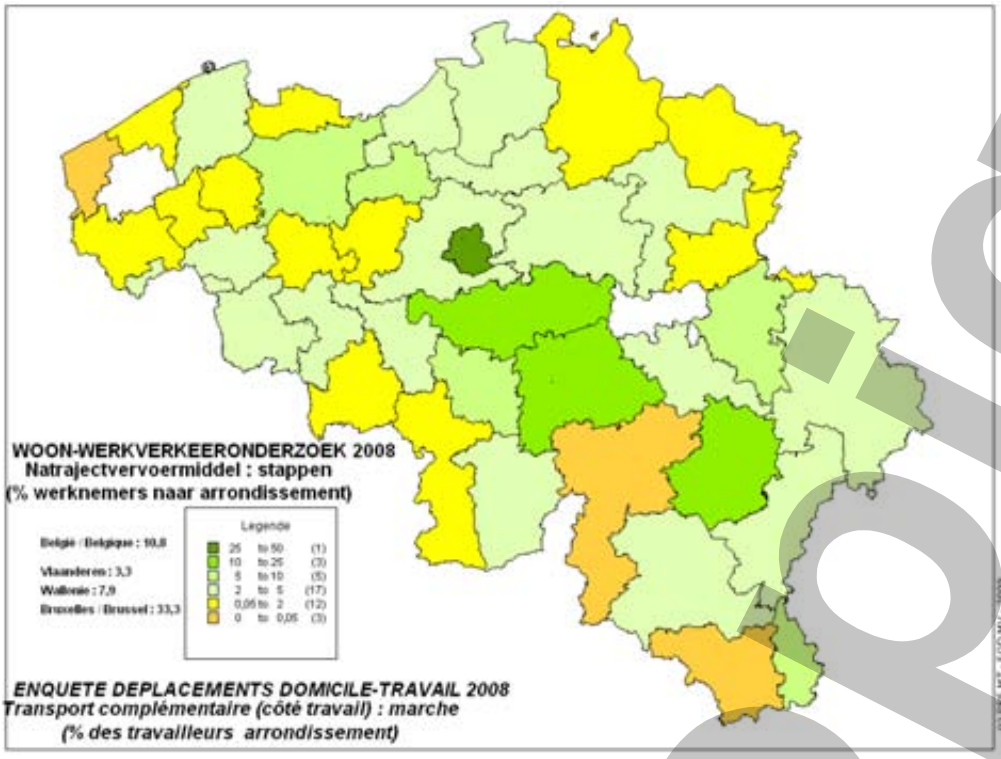


Figuur 8c

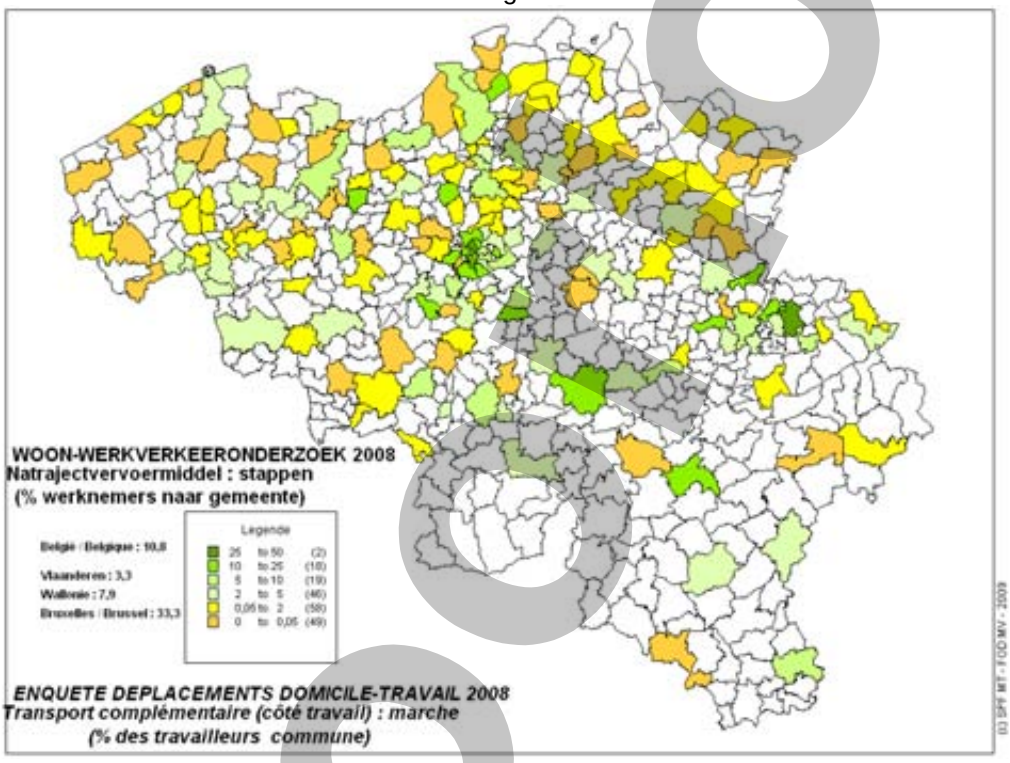


Figuur 8d

Het stappen in het **voortraject** wordt vermeld in 5,2% [4,3%] van de enquêtes, namelijk 3,1% [3,8%] voor Vlaanderen, 5,7% [3,5%] voor Wallonië en 10,9% [7,0%] voor Brussel.



Figuur 8e



Figuur 8f

Het stappen gebruikt in natraject wordt vermeld in 10,8% [5,3%] van de enquêtes, namelijk 3,3% [4,0%] voor Vlaanderen, 7,9% [5,2%] voor Wallonië en 33,3% [10,0%] voor Brussel. We mogen ervan uitgaan dat heel wat werknemers met als hoofdvervoermiddel het openbaar vervoer hun voor- en natraject te voet afleggen. We stellen trouwens vast dat dit fenomeen zich vooral situeert bij de werknemers die tewerkgesteld zijn in de stedelijke agglomeraties. De vastgestelde stijging van de waarden in 2008 hebben niets te maken met een evolutie van de vervoersmogelijkheden, maar simpelweg met een betere samenwerking tussen de verschillende formules.

3.9 Hoofdvervoermiddel “andere”

Op Belgisch niveau werd voor 2,4% [1,8%] van de woon-werkverplaatsingen de rubriek “andere vervoermodi” aangestipt.

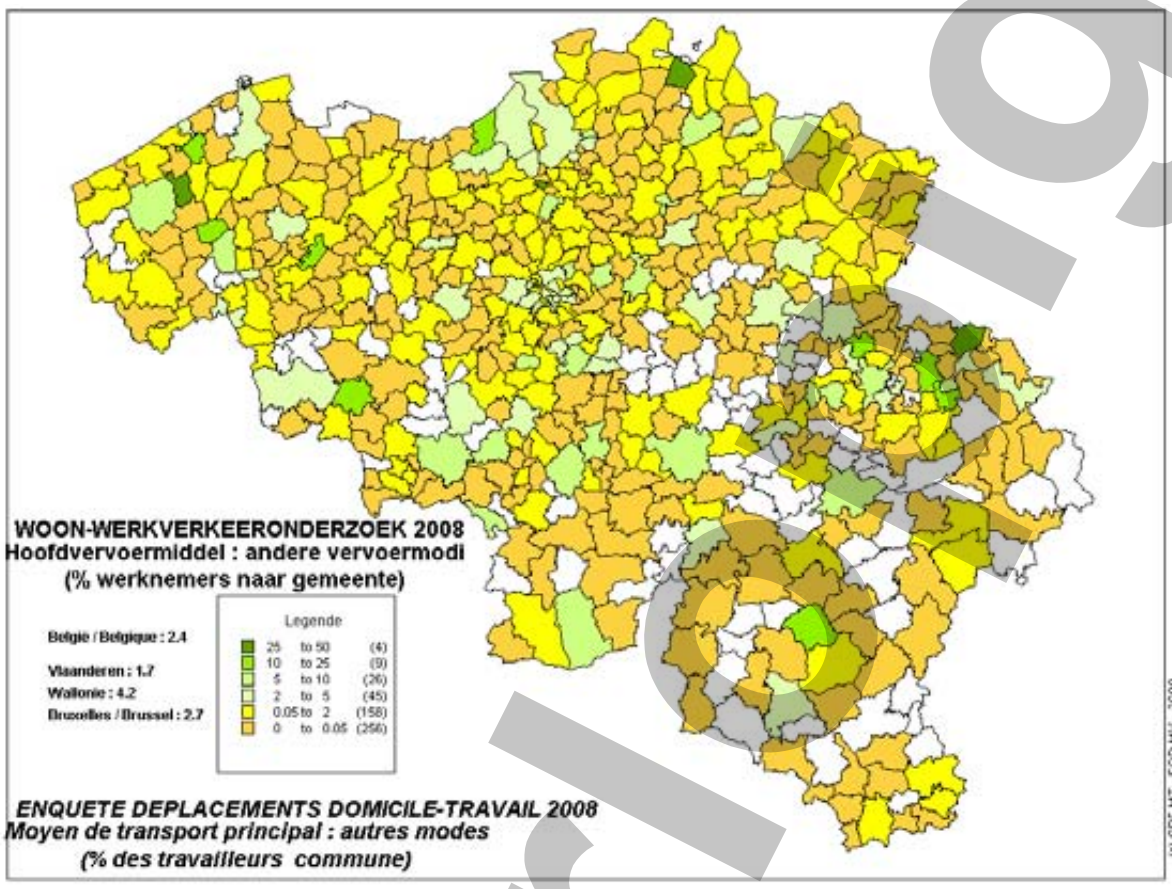


Fig. 9a

Deze keuze is gelijkmatig verdeeld over België.

Deze optie werd vaak opgegeven voor werknemers die hun vervoermodus niet hebben opgegeven tijdens een interne enquête bij het bedrijf. (deze komt niet overeen met de definitie van “andere vervoersmodi” volgens de enquête). Wat wij wel weten is dat deze mogelijkheid in een aantal gevallen werd aangekruist wanneer bijvoorbeeld de gebruikte modus voor het heentraject verschilt van de modus voor het terugtraject, of wanneer het vervoermiddel naargelang het weer verschilt. Dit gebruik van “andere” of verschillende vervoermiddelen doet zich vooral voor in de agglomeraties, waar de vervoersmogelijkheden veel talrijker zijn.

voorlopig

4. Analyse van de kwalitatieve gegevens met betrekking tot het verplaatsingsgedrag van de werknemers

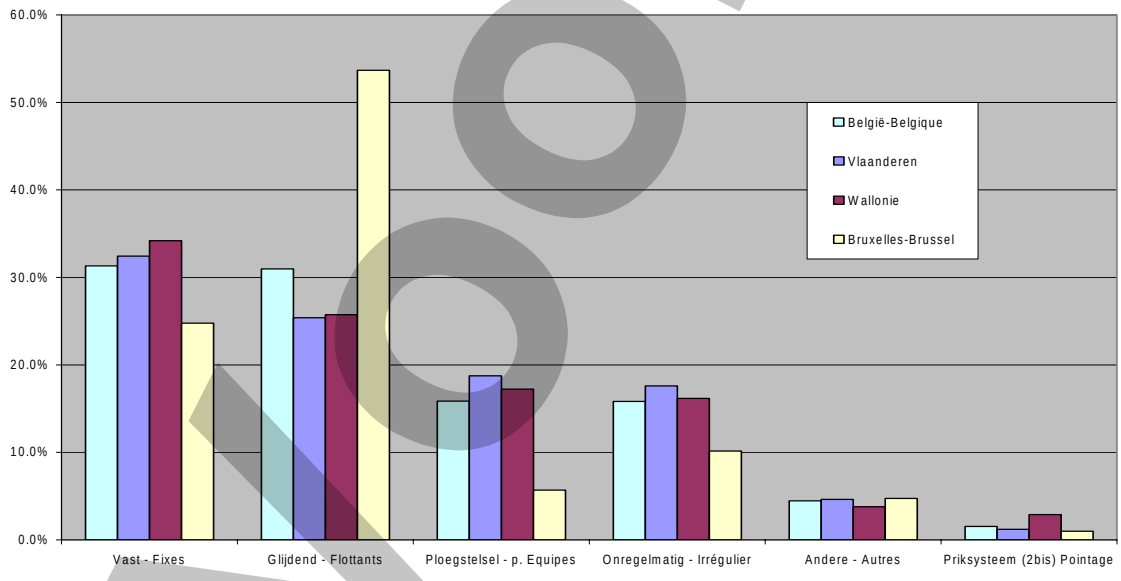
4.1 Arbeidstijden van de werknemers

Volgens de gegevens van de enquête in 2008 werken in België 30,6% [31,6%] van de werknemers volgens een **vast uurrooster**. Voor Vlaanderen betreft het 31,6% [32,1%], voor Wallonië 33,1% [36,0%] en voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 24,6% [25,2%].

Er zijn 30,3% [28,0%] van de werknemers die volgens een **vlottende uurregeling** werken. Verdeeld over de gewesten geeft dit 24,8% [22,4%] in Vlaanderen, 24,9% [21,9%] in Wallonië en 53,3% [52,2%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het feit dat het in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat om 53,3% [52,2%] van de er tewerkgestelde werknemers is waarschijnlijk te verklaren door de concentratie van administratieve diensten in de hoofdstad. Al deze percentages gaan in stijgende lijn sinds 2005.

Het **ploegenstelsel** is goed voor 15,5% [17,7%] van de werknemers. Het aandeel daarvan in de gewesten is 18,3% [20,3%] in Vlaanderen, 16,7% [18,7%] in Wallonië en 5,6% [8,5%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hier slechts een aandeel heeft van 5,6% [8,5%] is waarschijnlijk te wijten aan het geringere aantal industriële bedrijven, sector waar de ploegenarbeid het meest voorkomt. Deze percentages zijn in dalende lijn.

Tenslotte is 18,6% (=14,8% + 3,8%) [16,6%] van de werknemers tewerkgesteld in een regime van **onregelmatige uurroosters,** opgenomen als “onregelmatig uurrooster” in deel 2 van de enquête (14,8%), of als “priksysteem” in deel 2bis van de enquête (3,8%). Dit percentage bedraagt 20,2% (= 16,6% + 3,6 %) [17,9%] in Vlaanderen, 19,2% (= 14,6% + 4,6%) [18,6%] in Wallonië en 13,3% (= 9,7% + 3,6%) [10,0%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. We hebben hier voornamelijk te maken met sectoren zoals het onderwijs, de ziekenhuizen en de distributie. Deze percentages gaan eveneens in stijgende lijn sinds 2005.

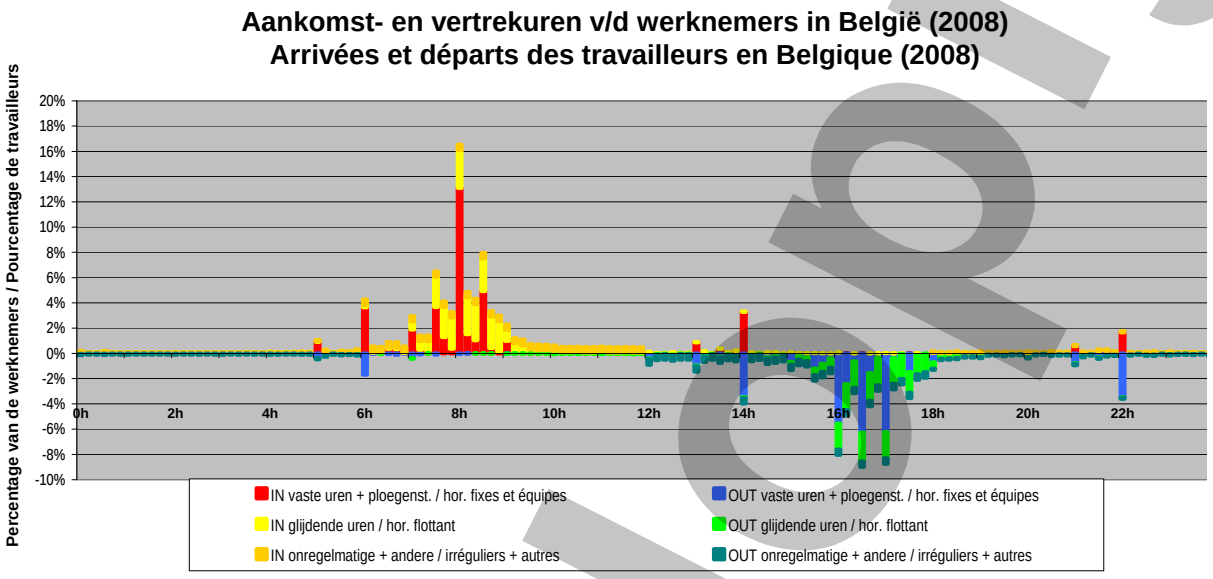


Figuur 9

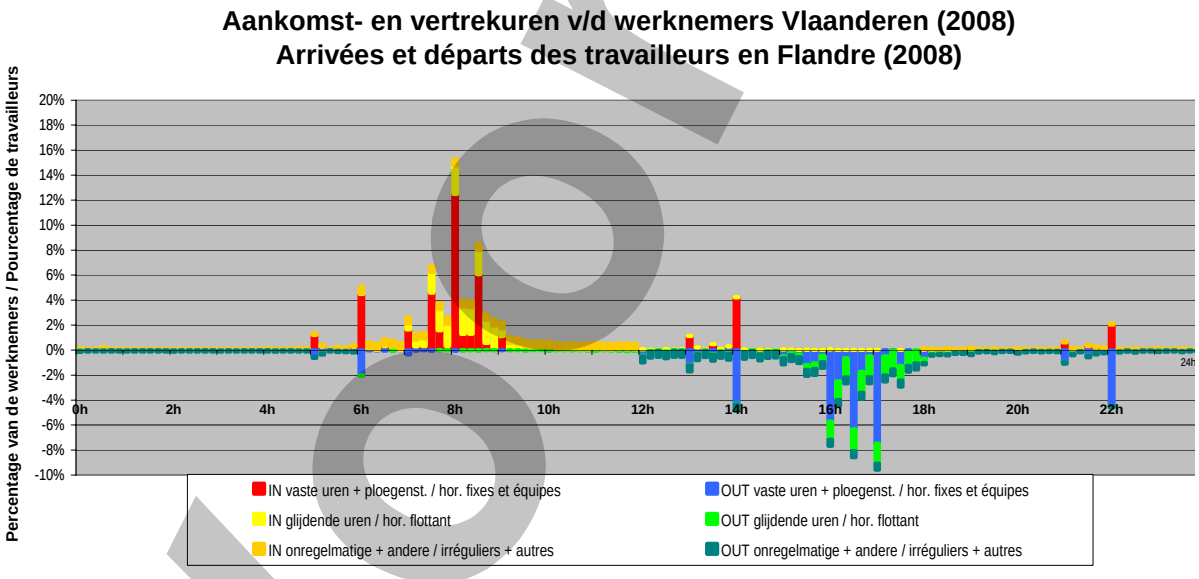
Voorlopig

Wanneer wij het geheel van de **aankomst – en vertrekuren** nemen (zie bijgaand diagram), stellen we vast dat de ochtendspits zich vooral situeert tussen 7u30' en 8u30', met de grootste piek rond 8u.

De avondspits verloopt wat meer verspreid tussen 16u en 18u, met de grootste concentratie tussen 16u30' en 17u30'.
Andere belangrijke momenten waarop werknemers zich verplaatsen zijn 's ochtends rond 6u, 's middags rond 14u en 's avonds rond 22u. Dit stemt vooral overeen met de werkuren van mensen die in ploegenstelsel of volgens vaste uren werken.



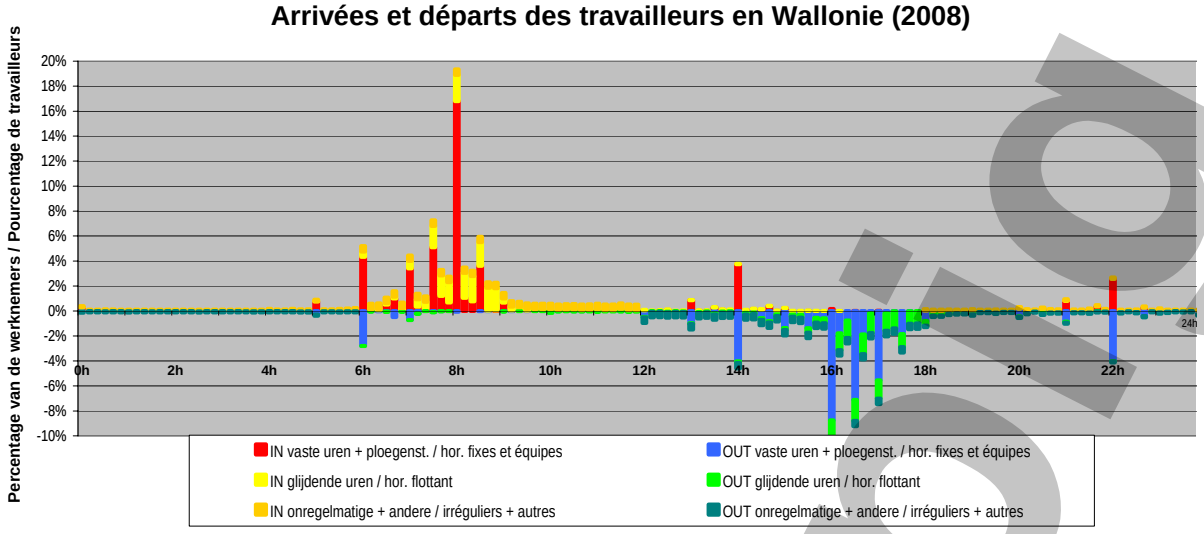
Figuur 10a



Figuur 10b

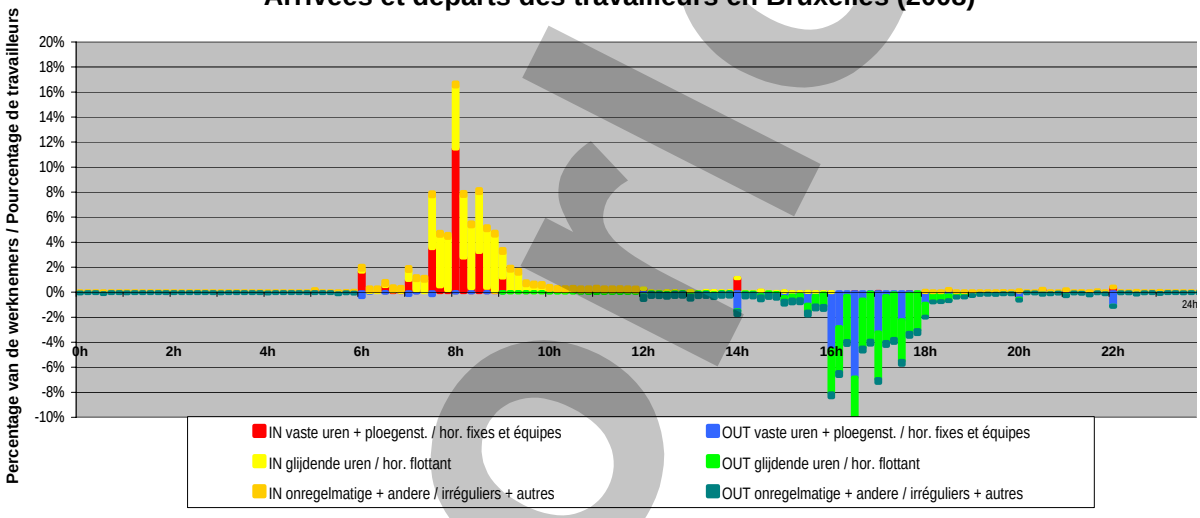
voorlopig

Aankomst- en vertrekuren v/d werknemers Wallonië (2008)
Arrivées et départs des travailleurs en Wallonie (2008)



Figuur 10c

Aankomst- en vertrekuren v/d werknemers Brussel (2008)
Arrivées et départs des travailleurs en Bruxelles (2008)



Figuur 10d

Men merkt op dat de regionale verschillen relatief klein zijn, behalve in Brussel, waar de kenmerken van het werk in de industrie (bv. pauzes van 6u en 22u) weinig uitgesproken zijn.

voorlopig

4.2 Op de vestigingseenheid bestaande maatregelen per vervoersmodus

4.2.1 Gebruik van de fiets als vervoermiddel*: meest voorkomende maatregelen

We stellen vast dat 4699 [3711] of 48,0% [42,3%] van de betrokken vestigingseenheden aangeeft dat er een bijkomende vergoeding voorzien is in geval van het gebruik van de fiets. In Vlaanderen is dit 49,4% [44,5%], in Wallonië 45,5% [36,3%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 46,0% [42,9%].

3910 [2941] of 40,0% [33,5%] van de vestigingseenheden geven aan over overdekte fietsstallingen te beschikken. In Vlaanderen is dit 49,2% [42,5%], in Wallonië 17,5% [14,6%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 34,8% [26,2%].

2777 [2407] of 28,4% [27,4%] van de vestigingseenheden delen mede dat ze beveiligde fietsparkeerplaatsen hebben. In Vlaanderen komt dat op 30,5% [29,5%], in Wallonië op 17,6% [18,3%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 37,3% [34,8%].

2764 [2022] of 28,3% [23,0%] van de vestigingseenheden blijkt te beschikken over gemakkelijk toegankelijke douches voor fietsers. In Vlaanderen is dit 32,2% [26,6%], in Wallonië 16,7% [13,4%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 29,7% [24,3%].

2671 [1948] of 27,3% [22,2%] van de betrokken vestigingseenheden beschikt over kleedruimtes voor fietsers. In Vlaanderen is dit 30,0% [24,8%], in Wallonië 18,4% [15,2%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 28,5% [23,1%].

493 [609] of 5,0% [6,9%] van de vestigingseenheden geeft aan “andere” maatregelen te hebben genomen dan die welke in het enquêteformulier waren vermeld. Het betreft onder meer: een verhoogde fietsvergoeding, acties rond veiligheid voor fietsers, de mogelijkheid aanbieden om goedkoper fietsen aan te kopen, een opleiding geven om te leren fietsen in de stad, …
In Vlaanderen gaat dit over 5,4% [7,7%], in Wallonië over 3,1% [3,8%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over 6,9% [9,3%].

Voor 1147 [747] of 11,7% [8,5%] van de vestigingseenheden zijn er fietsen beschikbaar voor dienstverplaatsingen. In Vlaanderen is dit 16,3% [12,4%], in Wallonië 1,7% [1,5%] en in Brussel 7,5% [3,4%].

In 1021 [623] gevallen of 10,4% [7,1%] van de vestigingseenheden bestaat er een bijkomende vergoeding voor dienstverplaatsingen per fiets. In Vlaanderen is dit 11,9% [7,7%], in Wallonië 8,5% [6,9%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 6,8% [4,6%].

---

* ter herinnering: 8,2% [7,7%] van de werknemers in België gebruikt de fiets als hoofdvervoermiddel, 12,8% [12,1%] in Vlaanderen, 1,5% [1,2%] in Wallonië en 1,5% [1,2%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

voorlopig

Het gemiddeld aantal "fietsmaatregelen" per vestiging is sterk gestegen (+16%) sinds 2005.

Op te merken valt dat 2288 [2504] of 23,4% [28,5%] van de vestigingseenheden aangeven dat er bij hen geen maatregelen ten gunste van de fiets in voege zijn. In Vlaanderen betreft het 18,6% [23,1%] van de gevallen, in Wallonië 35,3% [43,5%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 25,5% [26,2%].

Zoals in 2005 stelt men in 2008 vast dat de aanwezigheid van maatregelen ten voordele van de fiets een positieve invloed uitoefent op het gebruik ervan in de woon- werkverplaatsingen.
Ter illustratie, wanneer er geen fietsvergoeding is, gebruikt 71,4% [73,4%] van de werknemers de wagen voor deze verplaatsingen en 6,7% [6,3%] de fiets, wanneer er een bijkomende verplaatsingsvergoeding is voor het fietsen dan stellen we vast dat het gebruik van de wagen zakt tot 64,7% [65,7%] en het gebruik van de fiets stijgt tot 9,8% [9,5%]. Dit is dus een stijging van bijna 46% [50%].

Deze invloed speelt minder in de steden.

*4.2.2 Maatregelen bij carpooling**

We stellen vast dat slechts 632 [440] of 6,5% [5,0%] van de vestigingseenheden aangeeft dat er carpooling wordt georganiseerd. In Vlaanderen is dit 6,0% [4,8%], in Wallonië 7,3% [4,5%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 7,0% [7,1%].

573 [368] of 5,9% [4,2%] van de vestigingseenheden zegt aangesloten te zijn bij een carpool databank, in Vlaanderen is dit 5,4% [4,6%], in Wallonië 5,6% [2,8%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 8,7% [4,8%].

483 [353] of 4,9% [4,0%] doet aan verspreiding van informatie over carpooling. In Vlaanderen is dit 4,4% [4,6%], in Wallonië 4,8% [2,2%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 7,7% [4,5%].

Er zijn slechts 200 [153] of 2,0% [1,7%] van de vestigingseenheden die gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers op hun parkeerterrein hebben. In Vlaanderen is dit 1,9% [1,4%], in Wallonië 1,2% [0,9%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 4,5% [4,7%].

Wat de organisatie van een verzekerde thuisrit voor carpoolers aangaat, zijn er slechts 200 [131] of 2,0% [1,5%] van de vestigingseenheden die dit doen. In Vlaanderen 1,9% [1,9%], in Wallonië 1,7% [0,6%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 3,3% [1,2%].

* ter herinnering: 4,0% [4,5%] van de werknemers in België gebruikt carpooling als hoofdvervoermiddel, 4,4% [5,1%] in Vlaanderen, 4,8% [4,8%] in Wallonië en 1,9% [2,4%] in het BHG

voorlopig

Er valt op te merken dat de concrete maatregel die het meest bijdraagt tot het succes van het carpoolen de gegarandeerde thuisrit is, gevolgd door de verspreiding van informatie en het voorzien van voorbehouden parkeerplaatsen.

Ondanks de stijging van het aantal maatregelen ter bevordering van "georganiseerde carpooling" (via een databank, enz.), bijna met 18% gestegen, is het aantal "carpoolers" gedaald, van 4,5% naar 4,0%. Men dient dit waarschijnlijk te zien als een gevolg van de versnippering van het woonklimaat en het verkleinen van de ondernemingen, wat tot gevolg heeft dat men moeilijker buren vindt die in dezelfde of in een naburige vestiging werken.

Wanneer men binnen een vestiging carpooling organiseert, of er wordt aangesloten op een centrale databank, dan stijgt het aantal carpoolers van 3,3% [3,9%] naar 6,8% [6,9%]. Het percentage werknemers die alleen met de auto komen daalt in dit geval van 64,9% [65,6%] naar 62,1% [63,6%]. Door het gering aantal carpoolers kan de invloed op het gebruik van andere modi moeilijk worden ingeschat. De cijfers lijken aan te geven dat daar waar er carpooling wordt georganiseerd het gebruik van de fiets en het stappen afneemt. Het fietsen daalt gemiddeld van 8,5% naar 7,0% [7,7% naar 7,1%], het stappen daalt gemiddeld van 2,4% naar 1,3% [2,4% naar 1,4%].

*4.2.3 Maatregelen bij het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer **

Opmerkelijk is dat hier 5888 [5407] vestigingseenheden of 60,2% [61,6%] vermelden dat er op dat vlak geen maatregelen in voege zijn. In Vlaanderen is dit 66,1% [65,8%], in Wallonië 56,0% [59,7%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 38,6% [45,2%]. In deze twee laatste Gewesten daalt dit percentage spijtig genoeg.

Bij 2465 [1981] vestigingseenheden of 25,2% [22,6%] staat er een extra verplaatsings-vergoeding voor gebruikers van het openbaar vervoer. In Vlaanderen komt dit op 20,5% [20,2%] van de vestigingseenheden, in Wallonië op 28,8% [24,0%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 42,0% [31,4%]. Ook hier is er een merkbare gunstige evolutie in Wallonië en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Wanneer we dan kijken wat de invloed is van het bestaan van deze extra verplaatsingsvergoeding voor het openbaar vervoer op het gebruik ervan, dan blijkt dat dit zeer significant is. Bij het treingebruik gaat het zelfs om meer dan een verdubbeling. Wanneer er geen vergoeding is, ligt het gemiddeld treingebruik op 7,6% [6,6%], is er wel een vergoeding dan komt dit op 17,6% [17,3%] te liggen.
Voor wat betreft bus, tram of metro, stijgt het gemiddeld gebruik van 5,1% [5,0%] zonder vergoeding naar 9,4% [8,2%] met vergoeding.

---

* 10,3% [9,3%] van de werknemers in België gebruikt de trein als hoofdvervoermiddel, 4,7% [3,9%] in Vlaanderen, 4,6% [4,3%] in Wallonië en 34% [31,5%] in het BHG
* 6,3% [5,8%] van de werknemers in België gebruikt het stedelijk en regionaal vervoer (TEC, STIB, De Lijn) als hoofdvervoermiddel, 4,2% [3,8%] in Vlaanderen, 3,8% [3,6%] in Wallonië en 15,7% [14,5%] in het BHG

Voorlopig

934 [790] vestigingseenheden of 9,5% [9,0%] geeft aan informatie te verspreiden over het openbaar vervoer. In Vlaanderen 8,8% [10,0%], in Wallonië 7,3% [5,1%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 17,2% [11,8%]. Het vrij geringe percentage toont aan dat de maatschappijen voor openbaar vervoer op het vlak van sensibilisering nog werk voor de boeg hebben.

In 878 [580] vestigingseenheden of 9,0% [6,6%] wordt het gebruik van het openbaar vervoer voor dienstverplaatsingen gestimuleerd. In Vlaanderen is dat 8,2% [7,1%], in Wallonië 6,3% [3,7%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 17,7% [9,6%].

In 514 [362] vestigingseenheden of 5,3% [4,1%] is er een vorm van door de werkgever georganiseerd collectief vervoer (met autocar, bus of minibus) van de werknemers. In Vlaanderen is dat 5,2% [4,0%], in Wallonië 5,9% [3,7%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 4,1% [5,7%]. Zoals eerder reeds aangegeven gaat het hier voornamelijk over werknemers die in ploegenstelsel werken (chemie en autoassemblage).

437 [412] vestigingseenheden of 4,5% [4,7%] geven aan dat er regelmatig overleg is met de openbare vervoersmaatschappijen. In Vlaanderen is dat 4,5% [5,6%], in Wallonië 2,7% [2,1%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 7,4% [5,2%]. Zoals hoger reeds aangegeven toont dit lage cijfer dat er op dit vlak nog heel wat terrein dient ontgonnen te worden door de maatschappijen voor openbaar vervoer.

698 [744] vestigingseenheden of 7,1% [8,5%] zegt andere maatregelen te nemen i.v.m. het collectief vervoer. Het gaat dan om de verhoging van het aandeel van de werkgever in de kost van de abonnementen, promotieacties in het kader van de week van de mobiliteit, ijveren voor een bushalte aan de vestiging, invoeren van het derdebetalersysteem, enz. In Vlaanderen komt dit op 5,3% [5,9%], in Wallonië op 8,5% [9,6%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 13,7% [18,7%].

Er is een opmerkelijke tegenstelling in de evolutie van deze maatregelen sinds 2008 : relatief status quo in Vlaanderen, vaak sterke stijgingen in Wallonië en Brussel.

4.2.4 Diverse maatregelen ten voordele van een betere mobiliteit.

Hier valt op dat de bedrijven en instellingen weinig initiatief ontwikkelen op dat vlak. Liefst 7073 [6792] vestigingseenheden of 72,3% [77,4%] zegt dat er geen dergelijke maatregelen in voege zijn. In Vlaanderen is dat 72,6% [76,7%], in Wallonië 78,0% [84,6%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 60,6% [67,2%].

De maatregelen die het meest werden genomen zijn:

- overleg met de lokale overheden verantwoordelijk voor de toegangswegen naar de vestigingseenheid in 798 [700] gevallen of

Voorlopig

8,2% [8,0%] (9,3% [8,9%] in Vlaanderen, 4,9% [5,8%] in Wallonië en 8,6% [7,9%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest);

- telewerk in 785 [484] vestigingseenheden of 8,0% [5,5%] (7,5% [5,3%] in Vlaanderen, 5,6% [2,9%] in Wallonië en 15,3% [11,6%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest);

- informatiecampagnes omtrent alternatieven voor het autogebruik in 730 [507] vestigingseenheden of 7,5% [5,8%] (6,7% [5,6%] in Vlaanderen, 6,8% [4,7%] in Wallonië en 12,5% [8,7%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest);

- samenwerking met de gewestelijke en lokale instanties voor mobiliteitsbeheer in 660 [489] vestigingseenheden of 6,7% [5,6%] (6,9% [6,2%] in Vlaanderen, 3,8% [3,9%] in Wallonië en 11,2% [5,8%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest);

- aanduiding van een vervoerscoördinator in 670 [290] vestigingseenheden of 6,8% [3,3%] (5,9% [2,9%] in Vlaanderen, 5,5% [2,8%] in Wallonië en 14,1% [6,1%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

Het geheel van deze maatregelen vertoont een relatief sterke stijging sinds 2005.

De maatregelen die het minst voorkomen zijn in afdalende volgorde:

- samenwerking met andere bedrijven of met de kamer van koophandel in 264 [184] gevallen of 2,7% [2,1%] (2,6% [2,2%] in Vlaanderen, 1,1% [1,3%] in Wallonië en 6,0% [3,1%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest);

- bedrijfsverhuizing naar een plaats met een betere (openbare) vervoerbereikbaarheid in 85 [46] gevallen of 0,9% [0,5%] (0,7% [0,5%] in Vlaanderen, 0,3% [0,2%] in Wallonië en 2,8% [1,0%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

- verhuispremies voor werknemers die dichter bij het werk gaan wonen in 82 [49] gevallen of 0,8% [0,6%] (0,7% [0,4%] in Vlaanderen, 1,0% [0,7%] in Wallonië en 1,2% [0,9%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest);

- invoeren van betalend parkeren in 70 [58] gevallen of 0,7% [0,7%] (0,3% [0,5%] in Vlaanderen, 0,5% [0,5%] in Wallonië en 3,0% [1,8%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest);

- gewestelijke of lokale financiële ondersteuning van het mobiliteitsbeleid in 0 [72] gevallen of 0,0% [0,8%];

Voorlopig

Wanneer bedrijven of instellingen nieuwe vestigingen creëren of verhuizen, mag men hopen dat de werkgevers bij de locatiekeuze meer rekening houden met de bereikbaarheid via het openbaar vervoer (en niet enkel met de bereikbaarheid via de autosnelweg). Men kan in dit verband niet verwachten dat de inspanningen enkel van de maatschappijen voor openbaar vervoer zouden komen (installeren van nieuwe lijnen).

Een meer gedetailleerde vergelijking van de mobiliteitssituatie voor de vestigingen die tussen 2005 en 2008 verhuisd zijn (ongeveer 300) zal in het eindverslag uitgewerkt worden.

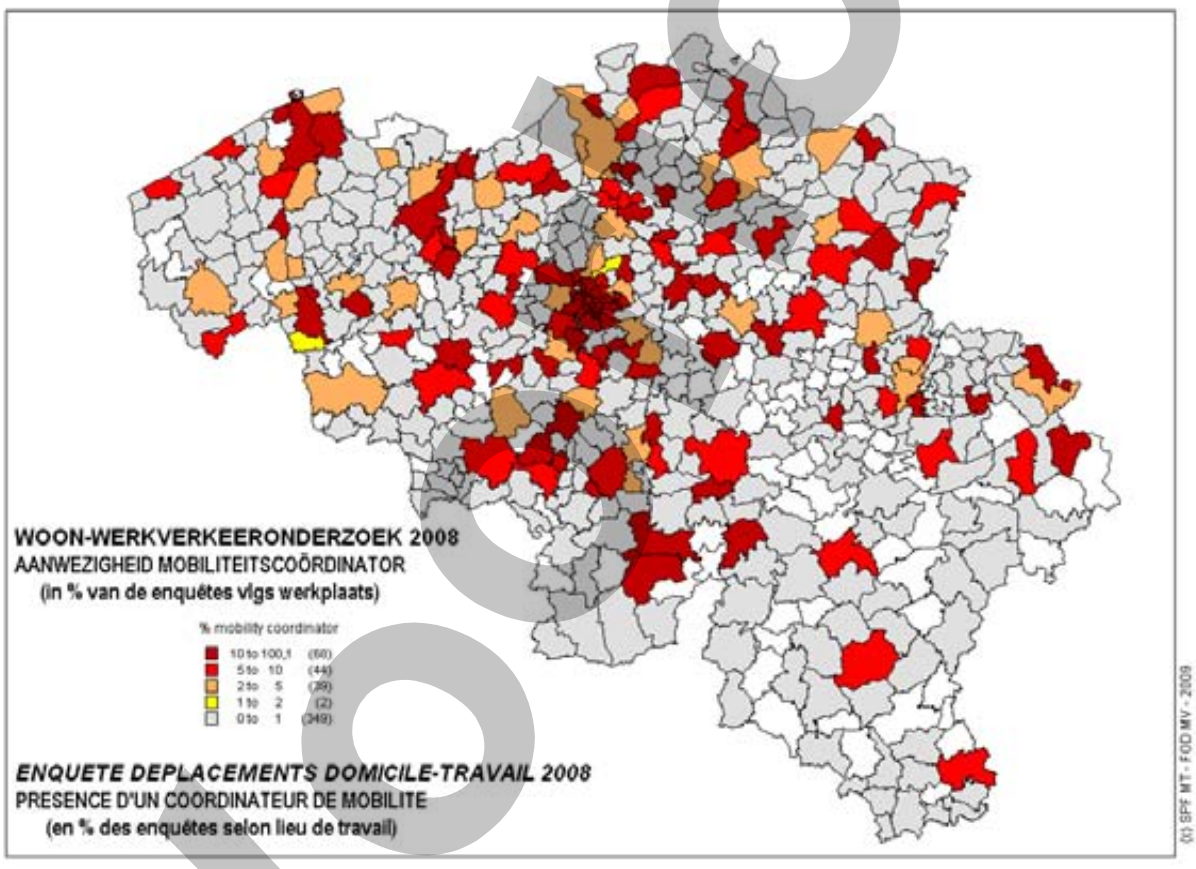
Voorlopig

4.3. Invloed van genomen maatregelen en van de bereikbaarheid

Ook hier valt op dat wanneer een onderneming of instelling bepaalde maatregelen neemt, dit positieve gevolgen genereert voor de mobiliteit.

Zo zien we dat wanneer er een *vervoerscoördinator* is, de keuze van de vervoersmodi aanzienlijk verandert in vergelijking met 2005. Het gebruik van de wagen daalt van gemiddeld van 69,7% naar 59,5% [70,1% naar 67,7%] (incl. carpooling).
Het gebruik van de trein stijgt van gemiddeld 9,3% naar 16,5% [9,3% naar 12,9%], het gebruik van bus, tram en metro stijgt van 5,8% naar 9,0% [5,8% naar 6,8%], het organiseren van collectief privé vervoer stijgt van 0,8% naar 1,6% [1,2% naar 3,2%]. Deze stijging van het openbaar vervoer moet echter genuanceerd worden door het feit dat de vervoerscoördinatoren vooral in Brussel actief zijn (14,1% [6,1%] van de vestigingseenheden, voor 5,9% [2,9%] in Vlaanderen en 5,5% [2,8%] in Wallonië), wat vanzelfsprekend de resultaten beïnvloedt.

Onderstaand kaartje geeft de geografische spreiding weer van de vestigingseenheden die over een vervoerscoördinator beschikken.



Figuur 11

Wanneer de mogelijkheid bestaat aan *telewerk* te doen, daalt het gebruik van de wagen van gemiddeld 70,3% naar 55,2% [70,1% naar 56,9%], terwijl het gebruik van de trein stijgt van gemiddeld 7,8% naar 26,9% [9,3% naar 25,0%]. Het busgebruik stijgt eveneens van gemiddeld 5,9% naar 8,6% [5,8% naar 7,0%]. Opvallend is wel dat het fietsen en stappen verhoudingsgewijs vrij

sterk dalen, respectievelijk van gemiddeld 8,6% naar 5,8% [7,7% naar 5,6%] voor het fietsen en voor het stappen van gemiddeld 2,3% naar 1,1% [2,4% naar 1,1%].

Ook hier moet enige nuancering worden aangebracht omdat we vaststellen dat het telewerk zich voornamelijk situeert in vestigingseenheden te Brussel en in andere stedelijke agglomeraties waar er reeds een groter gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer terwijl het aantal fietsers er over het algemeen lager ligt. Dit beïnvloedt dus ook de resultaten, aangezien men hoofdzakelijk stedelijke omstandigheden (Brussel) vergelijkt met minder stedelijke.

Wanneer er *beveiligde fietsparkeerplaatsen* zijn op de vestigingseenheid, dan stellen we vast dat het fietsgebruik stijgt [van 7,5% naar 7,8%]. Ook wanneer er *overdekte fietsstallingen* zijn, stijgt het aantal fietsers [van 5,8% naar 9,4%], maar in correlatie met andere omstandigheden (stedelijke zones, enz.).

Tot slot stellen wij ook vast dat de *bereikbaarheid van de vestigingseenheid met het openbaar vervoer* een grote impact heeft op de gebruikte modus.

Voor wat het **spoorvervoer** betreft : wanneer er een **treinstation is op meer dan 1km,** daalt het treingebruik van gemiddeld 10,3% naar 3,9% [9,3% naar 3,6%], terwijl het autogebruik stijgt van gemiddeld 68,2% naar 75,7% [70,1% naar 76,4%].
Als het **treinstation zich op minder dan 1 km** bevindt dan zien we een ommekeer in de situatie. Het treingebruik stijgt dan van gemiddeld 10,3% naar 21,3% [9,3% naar 18,8%], terwijl het autogebruik daalt van gemiddeld 68% naar 55,5% [70,1% naar 59,5%].
Men dient hier de bijkomende efficiëntie van de trein sinds 2005 op te merken, maar natuurlijk ook de invloed van de economische en sociale crisis, die in 2008 begonnen is.

Ook op het **gebruik van stedelijk en regionaal vervoer (bus, tram, metro)** is de invloed van al dan niet nabijheid van een halte zeer groot.
Invloed van de aanwezigheid van een halte van de Lijn op het totale bus-, tram- en metrogebruik als hoofdvervoermiddel in Vlaanderen:

- gemiddeld gebruikt 4,2% [3,8%] van de werknemers dit vervoermiddel;
- als de halte op meer dan 500m ligt, daalt het percentage naar 1,2% [1,1%];
- ligt de halte op 500m of minder, dan stijgt het naar 4,7% [4,4%];
- ligt de halte op 500m of minder binnen een agglomeratie dan stijgt het naar 10,4% [9,6%].

Invloed van de aanwezigheid van een halte van de MIVB op het totale bus-, tram- en metrogebruik als hoofdvervoermiddel in Brussel:

- gemiddeld gebruikt 15,7% [14,5%] van de werknemers dit vervoermiddel;
- als de halte op meer dan 500m ligt, daalt het percentage naar 10,9% [6,9%];
- ligt de halte op 500m of minder, dan stijgt het naar 15,8% [14,9%].

Invloed van de aanwezigheid van een halte van de TEC op het totale bus-, tram- en metrogebruik als hoofdvervoermiddel in Wallonië:

- gemiddeld gebruikt 3,8% [3,6%] van de werknemers dit vervoermiddel;

Version

- als de halte op meer dan 500m ligt, daalt het percentage naar 1,3% [0,9%];
- ligt de halte op 500m of minder dan stijgt het naar 4,2% [4,1%];
- ligt de halte op 500m of minder binnen een agglomeratie dan stijgt het naar 6,7% [6,5%].

Ook de aanwezigheid van een *voldoende aantal, al dan niet betalende, parkeerplaatsen* oefent een belangrijke invloed uit.
Als er **meer parkeerplaatsen zijn dan werknemers** stijgt het autogebruik van gemiddeld 68,2% naar 80,5% [70,1% naar 82,9%], terwijl het treingebruik daalt van gemiddeld 10,3% naar 4,6% [9,3% naar 3,1%], het bus/tram/metrogebruik daalt van gemiddeld 6,3% naar 3,3% [5,8% naar 2,6%], het fietsgebruik van 8,2% naar 7,4% [7,7% naar 6,2%] en het aantal voetgangers daalt van gemiddeld 2,2% naar 1,4% [2,4% tot 1,6%].

Zijn er **minder parkeerplaatsen dan werknemers** dan daalt het autogebruik tot 66,3% [68,4%] en stijgt het treingebruik tot 11,2% [10,1%], terwijl ook het bus/tram/metrogebruik en het fietsgebruik stijgen tot respectievelijk 6,7% [6,3%] en 8,3% [7,9%], terwijl het aantal voetgangers lichtjes stijgt van gemiddeld 2,2% naar 2,3% [2,4% naar 2,5%].

Als dit aantal parkeerplaatsen **tot minder dan de helft zakt,** zien we dat de trend zich nog sterker doorzet met een daling van het autogebruik tot 57,5% [60,9%] en stijgt het treingebruik tot 15,9% [14,2%], terwijl ook het bus/tram/metrogebruik en het fietsgebruik stijgen tot respectievelijk 9,4% [8,7%] en 8,5% [8,3%]. Het aantal voetgangers stijgt tot 2,9% [3,1%].

Daalt dit aantal plaatsen tot **minder dan een kwart** dan zijn de resultaten nog meer uitgesproken. Het autogebruik daalt verder tot 51,4% [55,0%], het treingebruik stijgt tot 18,9% [17,6%], terwijl ook het bus/tram/metrogebruik stijgt tot 11,7% [10,8%]. Het fietsgebruik blijft met 8,5% [8,2%] nagenoeg constant, het aantal voetgangers stijgt tot 3,4% [3,6%].

Ook het **betalend of gratis** zijn van de parking heeft een invloed.
Wanneer het beschikbaar aantal plaatsen op de vestigingseenheid lager is dan het aantal werknemers, en de parkeerplaatsen in de omgeving (straal 250m) betalend zijn, zakt het autogebruik tot 50,7% [54,7%] en stijgt het treingebruik tot 22,2% [21,1%], het bus/tram/metrogebruik situeert zich rond de 13,1% [10,6%]. Het fietsgebruik zakt tot 6,9% [6,8%], het aantal voetgangers komt op 2,7% [3,0%].

Wanneer het beschikbaar aantal plaatsen op de vestigingseenheid lager is dan het aantal werknemers, en de parkeerplaatsen in de omgeving (straal 250m) niet-betalend zijn, stijgt het autogebruik tot 72,4% [75,5%] en daalt het treingebruik tot 7,5% [4,9%], het bus/tram/metrogebruik situeert zich rond de 6,1% [5,8%]. Het fietsgebruik zakt tot 7,2% [6,8%], het aantal voetgangers daalt tot 2,3% [2,6%].

Men dient echter op te merken dat alle vergelijkingen in dit hoofdstuk 4.3 gemaakt zijn zonder tussenkomst van de geografische en sociale factoren. Men vergelijkt hier vaak totaal verschillende vestigingen, voor wat hun situatie betreft (stedelijke omgeving of niet, onderwijsinstelling of niet, enz.).

Working

4.4 Mobiliteitsproblematiek op de vestigingseenheid

4.4.1 Mobiliteitsproblemen voor de wagen

Voor de werknemers die met de wagen komen is het opvallend dat 5159 [4550] of 52,7% [51,9%] van de vestigingseenheden zegt hiervoor geen problemen te kennen. Voor Vlaanderen is dit 56,5% [56,3%], voor Wallonië 58,9% [55,3%] en voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 22,9% [24,0%]. Dat dit cijfer voor werknemers die in de hoofdstad tewerkgesteld zijn veel lager ligt zal niemand verbazen.
Anderzijds wil dit waarschijnlijk ook betekenen dat in de vestigingseenheden waar de werknemers gebruik maken van de wagen voor hun woon – werkverplaatsingen, zij maar weinig redenen zullen vinden om hun gedrag te wijzigen.
Men merkt op dat alle cijfers i.v.m. deze problematiek relatief stabiel gebleven zijn tussen 2005 en 2008, maar in een context van economische crisis, die het autoverkeer met 2 of 3% heeft doen dalen.

In neerdalende volgorde worden als meest voorkomende problemen onvoldoende parkeerplaatsen, de congestie, gevaarlijk verkeer van en naar de vestigingseenheid, aangeduid.

Het tekort aan parkeerplaatsen wordt door 24,4% [25,4%] van de vestigingseenheden aangeduid als een probleem. Namelijk 21,5% [21,3%] in Vlaanderen, 25,1% [29,3%] in Wallonië en 37,5% [37,5%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De congestie wordt door 24,5% [25,3%] van de vestigingseenheden als probleem aangewezen. Met name 20,8% [20,5%] in Vlaanderen, 17,4% [20,1%] in Wallonië en 55,9% [57,7%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Gevaarlijk verkeer van en naar de vestigingseenheid wordt in 13,5% [14,1%] van de gevallen geciteerd als een probleem. Met name 11,7% [11,2%] in Vlaanderen, 15,3% [17,5%] in Wallonië en 19,2% [21,6%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De te hoge parkeerkosten voor de werkgever worden in 5,0% [4,7%] van de vestigingseenheden genoemd als probleem. Namelijk 3,8% [3,3%] in Vlaanderen, 3,7% [3,8%] in Wallonië en 13,6% [13,0%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In 5,5% [6,0%] van de gevallen geeft men “andere oorzaken” aan voor de ervaren mobiliteitsproblematiek voor automobilisten op de vestiging. In Vlaanderen is dat 5,2% [5,5%], in Wallonië 5,8% [7,3%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 6,6% [5,6%].
Tot deze “andere oorzaken” behoren o.m. hoge parkeerkosten voor de werknemers, wegenwerken, onveilige parkings, de kost van de brandstof, …

voorlopig

4.4.2 Mobiliteitsproblemen voor fietsers

Voor 48,9% [48,1%] van de vestigingseenheden zou er geen probleem zijn. Voor Vlaanderen is dit 54,4% [53,7%], voor Wallonië 46,2% [46,1%] en voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 26,3% [24,8%].
Dit relatief hoge cijfer verbaast enigszins als wij zien hoe beperkt het aantal fietsers in werkelijkheid is, maar is misschien te verklaren door het feit dat de meerderheid van automobilisten de fietsproblematiek verkeerd inschat.

38,5% [36,6%] van de gevallen signaleert gevaarlijk verkeer op de fietsroutes van en naar de vestigingseenheid. In Vlaanderen is dat 33,9% [31,6%], in Wallonië 38,0% [35,1%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 61,5% [63,5%]. De mate waarin er meer of minder fietsinfrastructuur aanwezig is zal hierin ongetwijfeld een rol spelen.
De mate waarin men het verkeer gevaarlijk inschat is dus enigszins gestegen, behalve in Brussel. De problematiek m.b.t. het onthaal van de fietsers in de vestiging is daarentegen verbeterd sinds 2005, met dalende percentages.

In 16,6% [18,2%] van de antwoorden wordt aangegeven dat er geen douches op de vestigingseenheid zijn voor fietsers. In Vlaanderen is dat 14,8% [15,8%], in Wallonië 18,9% [21,3%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 21,6% [23,4%].

In 8,5% [10,4%] van de gevallen wordt gesignaleerd dat er geen mogelijkheid is om beveiligde standplaatsen voor fietsers te voorzien op de vestigingseenheid. In Vlaanderen is dat 5,3% [6,1%], in Wallonië 13,7% [18,3%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 14,8% [15,8%].

In 5,0% [5,8%] van de antwoorden wordt als probleem voor fietsers aangegeven dat er een gevoel van maatschappelijke onveiligheid is in de omgeving van de vestigingseenheid. In Vlaanderen is dat 2,9% [3,1%], in Wallonië 5,5% [7,8%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 14,6% [14,8%].

Verbazingwekkend is dat nog 139 [132] of 1,4% [1,5%] van de vestigingseenheden aangeven dat fietsen niet aansluit bij het imago van het bedrijf of de instelling. In Vlaanderen is dat 0,7% [0,6%], in Wallonië 1,5% [3,2%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 4,7% [2,4%].

In 6,4% [7,8%] van de gevallen geeft men “andere” aan als oorzaak van de problemen voor fietsers op de vestigingseenheid. In Vlaanderen is dat 5,5% [7,2%], in Wallonië 8,7% [9,5%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 6,2% [7,2%].
Tot de categorie van die “andere” behoren o.a. het feit dat de aard van het werk het gebruik van de fiets niet toelaat, de afwezigheid van fietspaden, te lange afstanden in landelijk gebied, de afwezigheid van fietsstallingen, geen mogelijkheid om zich om te kleden.

voorlopig

4.4.3 Mobiliteitsproblemen met betrekking tot het gemeenschappelijk vervoer.

In 52,3% [49,0%] van de vestigingseenheden zegt men geen problemen op dit vlak te kennen. In Vlaanderen is dat 56,9% [52,4%], in Wallonië 42,0% [39,3%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 48,3% [50,2%].

Tussen 2005 en 2008 is er dus een stijging van de tevredenheid, zoals hieronder aangetoond bij de evolutie per probleem.
Voor de werknemers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er echter een stijging van de ontevredenheid, en dan vooral voor wat betreft de verplaatsingstijden, het gebrek aan comfort-veiligheid-kwaliteit en het onveiligheidsgevoel.

Als belangrijkste probleem inzake het gebruik van het openbaar vervoer in het woon – werkverkeer komt naar voor dat de uurregeling van het openbaar vervoer niet aangepast is aan de werkuren (23,7% [27,0%]). In Vlaanderen is dat 22,9% [26,3%], in Wallonië 31,2% [35,0%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 14,0% [14,8%].

Het tweede belangrijkste probleem is de afwezigheid of de onvoldoende bediening van de vestigingseenheid door het openbaar vervoer (23,4% [24,9%]). In Vlaanderen is dat 21,7% [23,5%], in het meer uitgestrekte Wallonië 34,0% [33,9%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 12,3% [14,6%].

Als derde belangrijkste probleem komt de reistijd met het openbaar vervoer naar voor. Dit wordt gesignaleerd in 18,9% [19,2%] van de gevallen. In Vlaanderen is dat 13,8% [14,3%], in Wallonië 27,2% [27,7%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 29,1% [26,2%].

Vierde belangrijkste probleem is de te grote afstand tussen de halte/station en de vestigingseenheid (13,2% [14,8%]). In Vlaanderen is dat 13,2% [14,8%], in Wallonië 16,1% [18,1%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 8,1% [8,6%].

Vijfde belangrijkste probleem, maar minder uitgesproken dan de vorige problemen, is het gevoel dat de kwaliteit, de veiligheid en het comfort van het openbaar vervoer te laag zijn (7,3% [7,4%]). In Vlaanderen is dat 4,7% [4,4%], in Wallonië 8,9% [10,9%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 17,0% [14,9%].

Vervolgens hebben we het gevoel van onveiligheid in de omgeving van de vestigingseenheid (4,6% [5,4%]). In Vlaanderen is dat 2,3% [2,5%], in Wallonië 5,0% [7,8%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 15,4% [15,2%].

Tot slot hebben we nog de categorie “andere problemen” met 5,3% [5,6%]. In Vlaanderen is dat 4,3% [5,3%], in Wallonië 5,9% [5,3%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 9,2% [7,9 %]. Tot die categorie behoort o.m. de noodzaak om het woon-werkverkeer met andere verplaatsingen te combineren, het gebrek aan stiptheid en de problemen van aansluiting, de stakingen in het openbaar vervoer, …

Ontwerp

4.4.4 Andere aandachtspunten inzake de mobiliteitsproblematiek op de vestigingseenheid.

69,0% [68,6%] van de vestigingseenheden ziet geen andere punten dan deze die reeds in de voornoemde rubrieken werden naar voor gebracht. In Vlaanderen is dat 69,3% [68,2%], in Wallonië 75,1% [73,6%] en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 56,3% [61,0%].

Tot de meest frequent aangegeven aandachtspunten behoren in afnemende volgorde : de interesse voor de bescherming van het leefmilieu (12,6% [9,5%]), een positieve samenwerking tussen werkgever en werknemer op het gebied van verplaatsingen (8,2% [7,8%]), de verkeersonveiligheid in de woon-werkverplaatsingen (7,0% [7,1%]), de gezondheid van de werknemers(7,9% [6,4%]), de gelijkheid tussen gebruikers van verschillende vervoerswijzen (5,1% [6,0%]), het gevoel van onveiligheid van de werknemers omwille van hun uurregeling (bvb nachtdienst) (4,5% [5,5%]), de kost van bedrijfsvoertuigen (4,2% [4,1%]), de moeilijkheid om personeel aan te werven omwille van de slechte bereikbaarheid (4,7% [3,7%]), de kostprijs van het door de werkgever georganiseerde collectief vervoer (2,6% [3,5%]), de verplichting om een bedrijfsvervoersplan op te stellen (2,0% [2,5%]).

Deze percentages blijven relatief stabiel tussen 2005 en 2008.

Voorlopig

4.5 Potentiële maatregelen die de bedrijven en instellingen overwegen te nemen met het oog op een beter mobiliteitsmanagement

4.5.0 Voorafgaande opmerking

Hoewel het antwoord op deze vraag facultatief was heeft toch 61,3% [54,1%] van de respondenten de moeite genomen erop te antwoorden. Met name 59,9% [53,6%] in Vlaanderen, 60,9% [51,2%] in Wallonië en 68,9% [62,5%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Deze sterke stijging onderstreept het succes van de enquête tussen 2005 ent 2008.

4.5.1 Maatregelen die overwogen worden ten voordele van de fiets

Overdekte - en de beveiligde fietsstallingen scoren het best met respectievelijk 13,4% [13,0%] (12,1% [12,4%] in Vlaanderen, 16,6% [14,5%] in Wallonië en 13,9% [13,0%] in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) en 13,7% [13,3%] (12,4% [12,4 %] in Vlaanderen, 16,0% [14,5%] in Wallonië en 15,8% [15,3%] in het BHG).

Onmiddellijk hierop volgen het voorzien van ruimte om zich om te kleden 11,5% [12,4%] (11,8% [12,1%] in Vlaanderen, 10,3% [10,6%] in Wallonië en 12,0% [17,5%] in het BHG) en gemakkelijk toegankelijke douches voor fietsers 12,0% [11,8%] (11,6% [11,5%] in Vlaanderen, 11,5% [10,7%] in Wallonië en 14,8% [15,7%] in het BHG).

Andere belangrijke punten zijn het verbeteren van de fietsinfrastructuur op en in de omgeving van de vestigingseenheid met 10,6% [10,0%] (11,0% [10,4%] in Vlaanderen, 8,7% [8,4%] in Wallonië en 11,9% [11,3%] in het BHG) het voorzien van een bijkomende verplaatsingsvergoeding voor fietsers met 8,9% [7,6%] (8,3% [7,0%] in Vlaanderen, 9,5% [6,9%] in Wallonië en 10,4% [11,5%] in het BHG) en het verschaffen van informatie over fietsroutes met 8,2% [7,2%] (6,5% [5,8%] in Vlaanderen, 8,5% [6,7%] in Wallonië en 16,1% [15,0%] in het BHG).
Men merkt op dat deze percentages praktisch onveranderd blijven in 2008, ondanks een globale stijging van bijna 16% van genomen maatregelen tussen 2005 en 2008 (zie 4.2.1)!

Bij dit alles mag men evenwel niet uit het oog verliezen dat 45,5% [43,2%] van de vestigingseenheden aangeeft GEEN maatregelen ten gunste van de fiets te overwegen (44,8% [41,9%] in Vlaanderen, 50,2% [49,1%] in Wallonië en 40,6% [38,5%] in het BHG).

4.5.2 Maatregelen die overwogen worden ten gunste van het carpoolen

We zien dat 15,0% [12,7%] van de vestigingseenheden informatie wil verspreiden over carpooling (13,3% [10,9%] in Vlaanderen, 16,6% [13,7%] in Wallonië en 20,6% [19,4%] in het BHG).

Voorlopig

11,0% [9,9%] geven aan effectief carpooling binnen de vestigingseenheid te willen organiseren (8,5% [8,0%] in Vlaanderen, 15,5% [12,0%] in Wallonië en 14,7% [15,0%] in het BHG).
We mogen dus toch wel stellen dat hier een potentieel bestaat om het aandeel van de carpooling in het geheel van de woon – werkverplaatsingen te verhogen.

7,2% [7,3%] overweegt aan te sluiten bij een carpooldatabank (4,5% [5,0%] in Vlaanderen, 11,6% [8,9%] in Wallonië en 12,1% [15,4%] in het BHG).

Het valt te betreuren dat de concrete maatregel die misschien het meest kan bijdragen tot een stijging van het aantal carpoolers, het minst in overweging worden genomen. Het betreft het garanderen van een thuisrit voor carpoolers die wegens onvoorziene omstandigheden met de gewone carpooling niet thuis geraken. Deze maatregel wordt maar in 3,5% [3,7%] van de enquêtes vermeld (2,9% [2,8%] in Vlaanderen, 4,4% [3,9%] in Wallonië en 4,9% [7,6%] in het BHG).
Men merkt op dat de percentages van potentiële maatregelen licht stijgen, ondanks een globale stijging van de bestaande maatregelen (zie 4.2).

We mogen ook niet uit het oog verliezen dat 60,6% [57,3%] van de vestigingseenheden geen enkel initiatief vermeld hebben op het gebied van carpooling (64,0% [60,2%] in Vlaanderen, 56,3% [55,5%] in Wallonië en 51,9% [46,8%] in het BHG).

4.5.3 Maatregelen die overwogen worden ten voordele van het gemeenschappelijk vervoer

17,8% [16,3%] van de vestigingseenheden is bereid informatie te verspreiden over het openbaar vervoer (14,4% [14,2%] in Vlaanderen, 22,4% [17,3%] in Wallonië en 26,4% [24,4%] in het BHG).

13,3% [9,8%] van de vestigingseenheden is bereid het gebruik van het openbaar vervoer voor dienstverplaatsingen te stimuleren (10,9% [8,8%] in Vlaanderen, 14,0% [7,8%] in Wallonië en 23,8% [18,8%] in het BHG).

In 9,0% [9,6%] van de gevallen wordt een regelmatig overleg met de maatschappijen voor openbaar vervoer overwogen (7,9% [8,2%] in Vlaanderen, 10,5% [11,3%] in Wallonië en 11,8% [13,0%] in het BHG).
In 6,5% [5,9%] van de gevallen wordt een extra verplaatsingsvergoeding eventueel voorzien voor gebruikers van het openbaar vervoer (4,3% [3,6%] in Vlaanderen, 9,9% [7,3%] in Wallonië en 11,3% [14,2%] in het BHG).

Men merkt op dat de percentages voor de potentiële maatregelen algemeen gezien toenemen, ondanks een globale stijging van de bestaande maatregelen (zie 4.2), behalve voor het overleg met de openbare vervoersmaatschappijen, waar het initiatief lijkt te stagneren.
Enigszins verontrustend is dat 54,7% [52,9%] van de vestigingseenheden geen overwogen maatregelen vermeld hebben ten voordele van het collectief

Voorlopig

vervoer (59,3% [56,3%] in Vlaanderen, 49,0% [51,3%] in Wallonië en 42,1% [39,9%] in het BHG).

4.5.4 Diverse maatregelen die overwogen worden inzake mobiliteitsmanagement

In 14,6% [11,9%] van de gevallen worden informatiecampagnes overwogen inzake alternatieven voor het individueel autogebruik (12,0% [10,0%] in Vlaanderen, 18,1% [11,8%] in Wallonië en 21,0% [20,9%] in het BHG).

11,6% [11,4%] van de respondenten zegt regelmatig overleg te willen met de lokale overheden verantwoordelijk voor de toegangswegen (wegen, fiets- en voetpaden) naar de vestigingseenheid (11,9% [12,0%] in Vlaanderen, 11,1% [10,2%] in Wallonië en 11,0% [10,9%] in het BHG).

9,1% [8,4%] van de vestigingseenheden wil samenwerken met de gewestelijke en lokale instanties voor mobiliteitsbeheer (7,8% [7,1%] in Vlaanderen, 11,1% [10,0%] in Wallonië en 12,1% [11,5%] in het BHG).

8,5% [6,4%] van de respondenten overweegt de invoering van telewerk (6,8% [5,3%] in Vlaanderen, 7,8% [5,1%] in Wallonië en 18,5% [14,2%] in het BHG).

Zoals tevoren merkt men op dat de percentages van de potentiële maatregelen stijgen, ondanks een globale stijging van de bestaande maatregelen (zie 4.2).

Maar 54,5% [52,8%] van de vestigingseenheden hebben geen overwogen maatregelen vermeld (56,3% [53,7%] in Vlaanderen, 54,3% [55,1%] in Wallonië en 45,8% [43,9%] in het BHG).

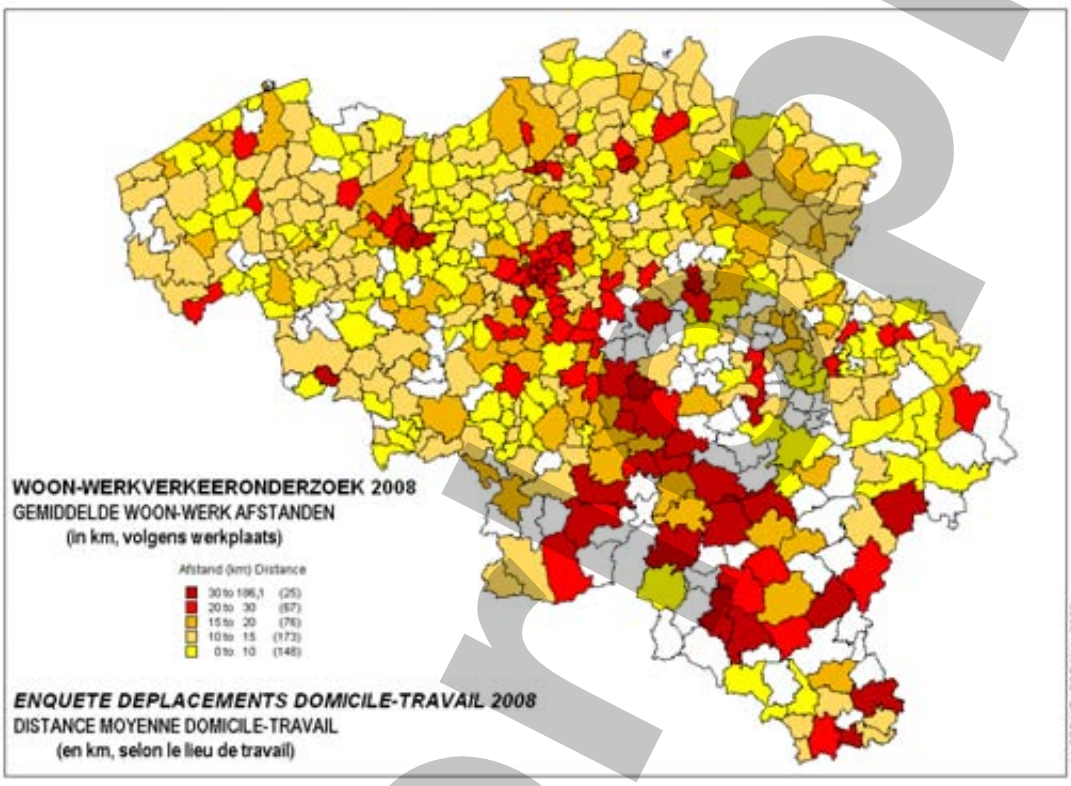
Voorlopig

5. Analyse van de invloed van diverse factoren op de vervoersmodi

5.1 Invloed van de activiteitssector op de vervoersmodi

Dit deel van het verslag zal uitgewerkt worden in het eindverslag.

5.2 Invloed van de gemiddelde woon-werkafstanden op de gebruikte modus*



Figuur 13a

De **geografische voorstelling van de woon-werkafstanden volgens de werkplaats** (zie bovenstaande kaart) illustreert duidelijk dat - vooral in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - veel werknemers relatief grote afstanden afleggen om zich naar het werk te begeven.

Voor 2008 zijn de gemiddelde woon-werkafstanden voor de ontvangen enquêtes de volgende :

- voor België 18,0 km [19,3 km]

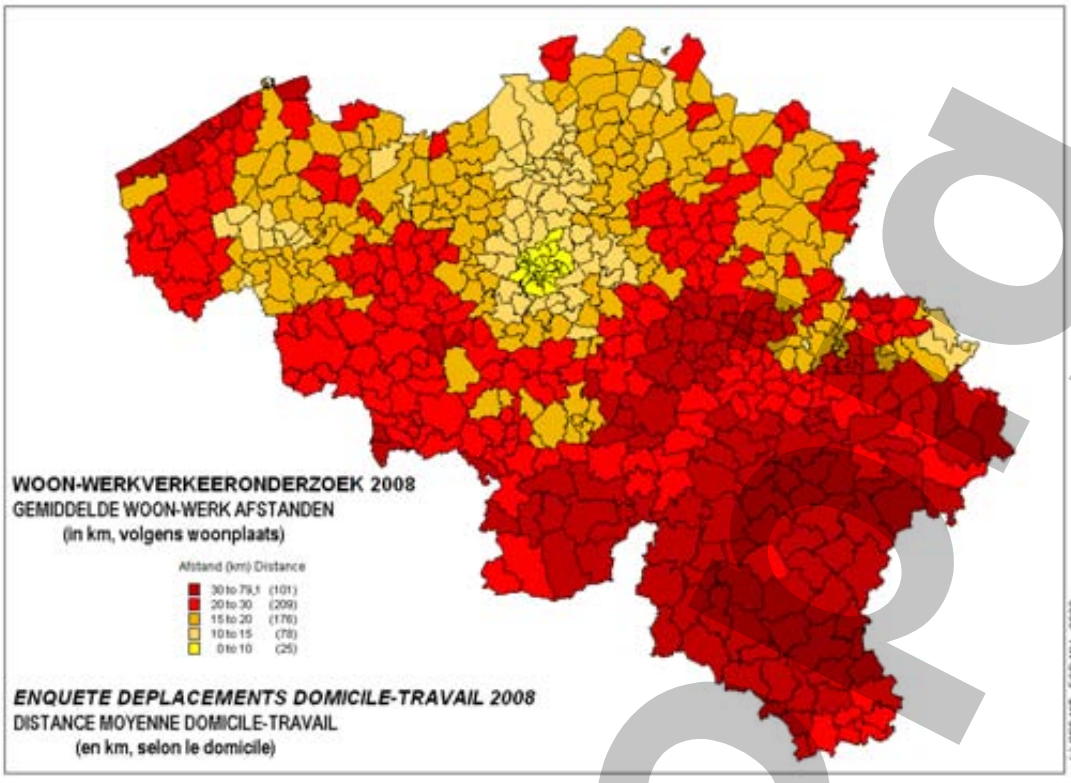
hetzij…

- voor Vlaanderen 15,4 km [16,6 km]
- voor Wallonië 17,2 km [16,8 km]
- voor het BHG 27,1 km [30,4 km]

Deze afstanden en hun evolutie worden in het eindverslag grondiger geanalyseerd.

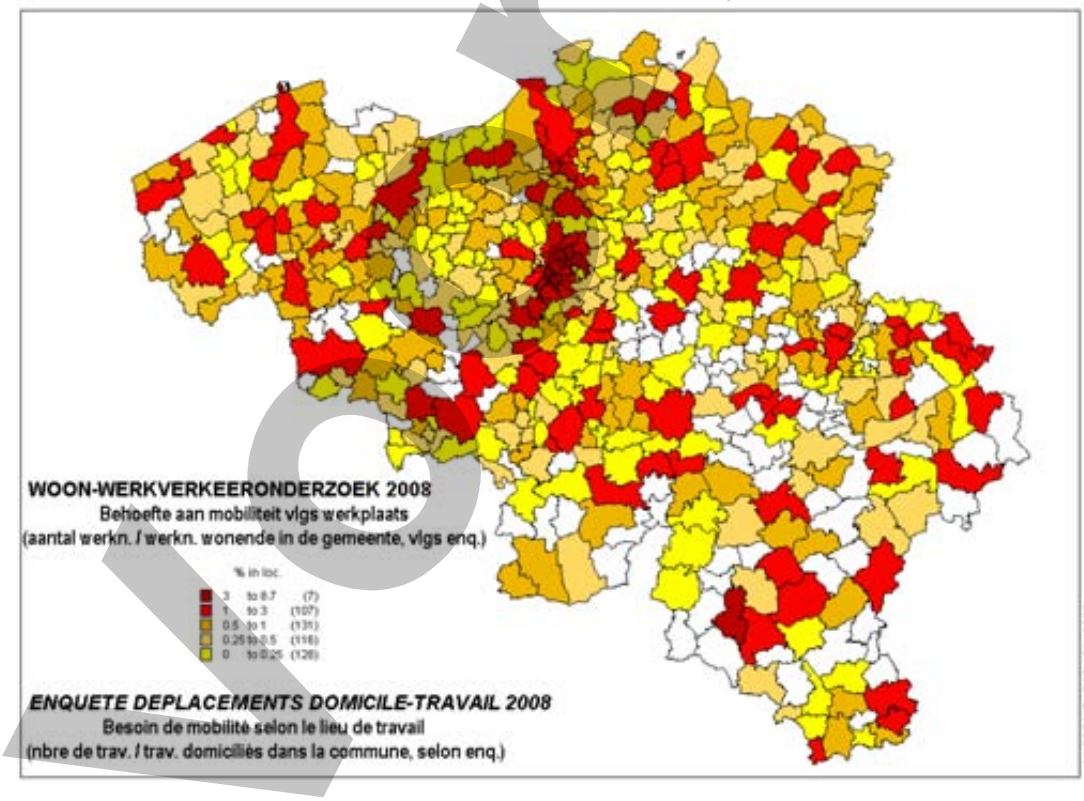
* Het gaat om de afstanden in vogelvlucht tussen de vestigingseenheden en de woonstraten.

voorlig



Figuur 13b

Daarentegen toont de **geografische voorstelling volgens de woonplaats** (zie tweede kaart hierboven) dat de in het BHG wonende werknemers de geringste afstanden in hun woon–werkverplaatsingen te overbruggen hebben. Werknemers uit meer perifere gebieden leggen de grootste afstanden af.



Figuur 13c

De derde kaart geeft per gemeente de **“behoefte aan mobiliteit”** aan, of beter gezegd de verhouding van het totaal aantal werknemers die in de gemeente werken, tot het aandeel van deze werknemers die in de gemeente zelf wonen.

Ze toont aan dat vooral de stedelijke agglomeraties - zoals Antwerpen, Brussel, Brugge, Bergen, Doornik, Gent, Kortrijk, Luik, Namen - polen van tewerkstelling zijn, die heel wat werknemers van buiten de agglomeratie aantrekken en dus een aanzienlijke behoefte aan mobiliteit genereren.

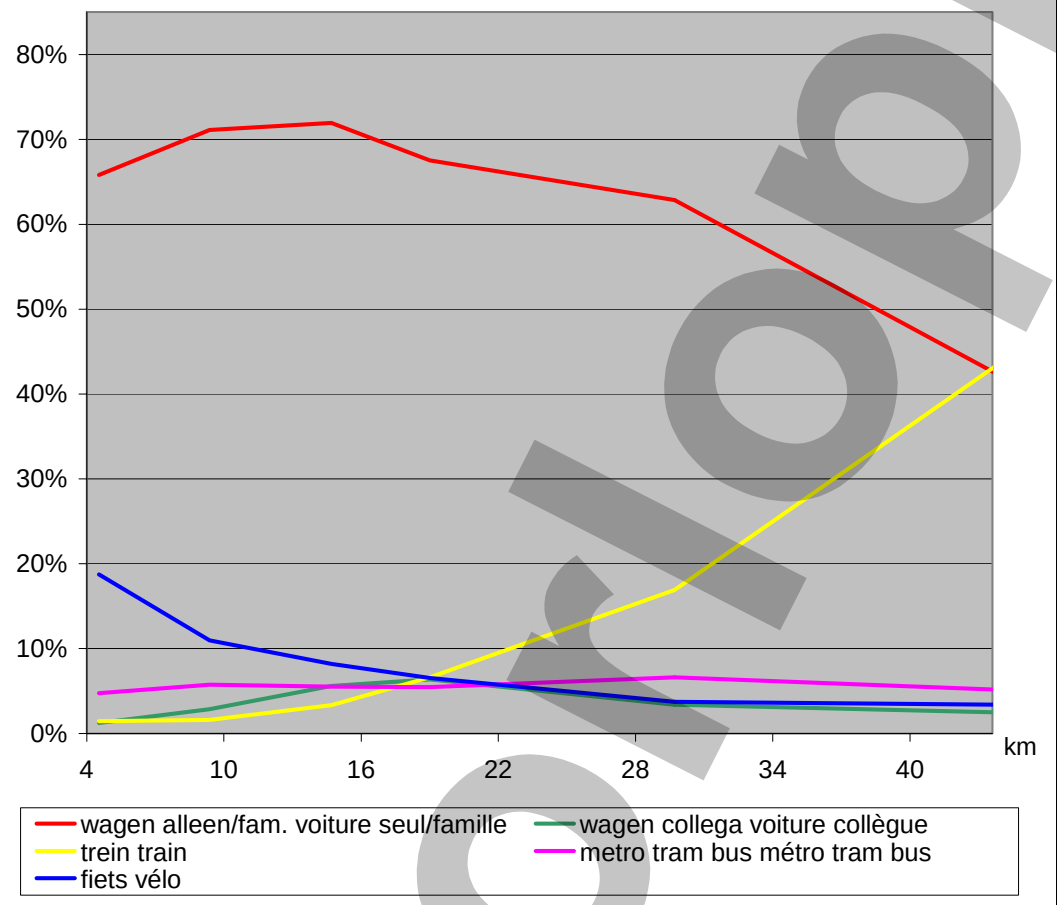
Voorlopig

BELGIË - BELGIQUE

INVLOED VAN DE GEMIDDELDE AFSTAND OP DE GEKOZEN VERPLAATSINGSMODUS

INFLUENCE DE LA DISTANCE MOYENNE SUR LE CHOIX DU MODE DE DEPLACEMENT

km		gemiddelde afstand	wagen alleen/fam.	wagen collega	trein	metro tram bus	collectief vervoer	fiets	motor	stappen	andere
>	<=	distance moyenne	voiture seul/famille	voiture collègue	train	métro tram bus	transport collectif	vélo	motor	marche	autre
0	5	4.5	66%	1%	1%	5%	0%	19%	2%	5%	1%
5	10	9.4	71%	3%	2%	6%	1%	11%	3%	3%	1%
10	15	14.7	72%	6%	3%	6%	1%	8%	2%	2%	1%
15	20	19.0	68%	6%	7%	5%	2%	7%	1%	2%	3%
20	35	29.7	63%	3%	17%	7%	1%	4%	1%	1%	3%
35	100	44.7	41%	2%	45%	5%	0%	3%	1%	1%	1%



WOON-WERKVERKEERONDERZOEK 2008 ENQUETE DOMICILE-TRAVAIL 2008

Figuur 13d

Uit de analyse van de **gebruikte vervoersmodi volgens de woon-werkafstanden** (zie bovenstaande grafiek*) komt duidelijk naar voor dat wanneer de gemiddelde afstand voor de woon-werkverplaatsingen in een onderneming of openbare instelling tussen de 0 en de 5 km ligt het gebruik van de fiets en het stappen het hoogst zijn.
Dit is de evidentie zelf, maar het toont toch nog eens duidelijk aan dat wanneer werknemers dicht bij het werk wonen zij meer gebruik maken van duurzamer verplaatsingswijzen. Anderzijds blijft het betreurenswaardig te

* Op basis van de gemiddelde woon-werkafstanden per vestiging. Vervoersgegevens per persoon zouden een fijnere analyse toelaten, maar zijn in de enquêtes niet gekend daar de vervoersmodi anoniem blijven, zonder relatie met een woonplaats.

moeten vaststellen dat voor zulke gemiddeld korte verplaatsingen nog 65% van de werknemers met de wagen (alleen of met familie) komen.

Een andere vaststelling is dat wanneer de gemiddelde afstand zich boven de 30 km gaat situeren, het gebruik van de wagen (alleen of met familie) vrij gevoelig begint af te nemen ten voordele van de trein.

Deze grafiek zal gedetailleerd verschijnen in het eindrapport.

5.3 Invloed van de grootte van de vestigingseenheid op de gebruikte modus

Deze grafiek zal gedetailleerd verschijnen in het eindrapport.

Voorlopig

6. Voorlopige conclusies m.b.t. de diagnostiek van 2008

*1. Het "beeld" van de vervoersmodi van de werknemers in 2008 toont, in vergelijking met 2005, een belangrijke stijging van de duurzame vervoerswijzen: wagen -1,6% (**-2,4% relatieve daling**), trein +1% (**+10,8% relatief**), metro/tram/bus +0,5% (**+8,6%**) en fiets +0,5% (**+6,5%**).*
Deze evolutie dient echter gesitueerd te worden in de context van het begin van de economische crisis in 2008, om de reële impact van de wetgeving m.b.t. de diagnostiek woon-werkverkeer te onderscheiden van de impact van de andere socio-economische invloeden.

Het jaar 2008 werd gekenmerkt door zeer bijzondere socio-economische omstandigheden.

Op korte termijn is de brandstofprijs in juli-augustus met meer dan 20% in waarde gestegen sinds begin 2008, om dan in december snel te dalen met -20% t.o.v diezelfde waarde. Deze evolutie heeft de enquêtes beïnvloed, nu eens in de ene zin, dan weer in de andere, maar op een beperkte manier[1] en zonder dat uitvoerige gegevens die in cijfers kunnen vertalen.

Sterker nog, op lange en middellange termijn (3 jaar tussen 2 diagnostieken), zijn de keuzes qua vervoerswijze bij het woon-werkverkeer beïnvloed geweest door het begin van de economische crisis in de tweede semester van 2008. Om de specifieke evolutie van de woon-werkverplaatsingen te onderscheiden, kunnen we deze evolutie vergelijken met de globale evolutie van het reizigersverkeer tussen 2005 en 2008.

De voor 2008 reeds beschikbare cijfers van de evolutie van het reizigersverkeer sinds 2005 (uitgedrukt in reizigers-km[2]) zijn de volgende :

- het totale wegvervoer is gestegen met +1,9% in 3 jaar
  ook al is dat gedaald met minstens -1,0% tussen 2007 en 2008
- het spoorvervoer stijgt met ongeveer +13,7%
- het vervoer met metro/bus/autocars stijgt met ongeveer +10,0%

Wanneer men deze cijfers vergelijkt met die van de evolutie van de woon-werkverplaatsingen hieronder, kan men dus besluiten dat er **een vermindering van het wagengebruik voor de woon-werkverplaatsingen** is, terwijl **het globale autoverkeer op 3 jaar blijft toenemen**.

Anders gezegd, de procedure die men sinds 2005 door de diagnostiek in gang heeft gezet, heeft zijn eerste vruchten afgeworpen, dankzij de maatregelen genomen door de sociale partners op het niveau van de ondernemingen en de openbare instellingen.

[1] Men stelt voor de eerste enquêtes (enkele honderden, uitgevoerd op de voorziene datum van 30 juni 2008) een grotere daling van de wagen sinds 2005 vast, en dit voor identieke vestigingseenheden. In deze periode bereikte de brandstofprijs een piek. Vervolgens, naarmate de andere enquêtes binnenkwamen en tot begin 2009, is de daling van het wagengebruik gestabiliseerd tot de huidige cijfers.

[2] Zie bijvoorbeeld de beschikbare publicaties op de website van de FODMV op het adres : http://www.mobilit.fgov.be/nl/mobil/mobaccn/obstin/mobstatn.htm

Voorlopig

De zeer gunstige evolutie van dit aantal genomen maatregelen toont aan dat veel werkgevers – in samenspraak met hun sociale partners – begrepen hebben dat het noodzakelijk is op het niveau van de onderneming hulpmiddelen aan te wenden om de mobiliteit te beheren.

De genomen maatregelen hebben vanzelfsprekend nog niet allemaal hun effect gehad, maar creëren in elk geval een gunstigere situatie voor de duurzame vervoersmodi in de komende jaren.

3. Ondanks de gunstige evolutie die men gemiddeld vaststelt, dient men vast te stellen dat bepaalde ondernemingen en openbare instellingen nog geen echt mobiliteitsbeleid toepassen.

Enerzijds dient men vast te stellen dat bijna 10% van de werkgevers – openbaar of privé – nog niet geantwoord heeft op de enquête, en dat onder de 90% die geantwoord heeft, 7% van de vestigingen aangeeft dat er geen enkele maatregel van kracht is in een van de 4 voorgestelde domeinen (fiets, carpooling, gemeenschappelijk vervoer en algemene maatregelen).

Anderzijds kan men, ondanks het facultatieve karakter van het luik over de voorgestelde maatregelen om de mobiliteit te verbeteren, vrezen dat de vestigingen die niet geantwoord hebben op dit luik – 1 op 3 – het mobiliteitsaspect compleet vergeten bij de discussies met de sociale partners. Het zijn vooral de kleine vestigingseenheden die zich het meest moeten inspannen, door op zoek te gaan naar bruikbare samenwerkingsverbanden.

Zoals het verslag van 2008 aantoont, bewijst het voorbeeld van de vestigingen die initiatieven genomen hebben dat de gevolgen reëel zijn. Indien de ondernemingen en de openbare instellingen er maximaal voordeel wensen uit te halen – onder de vorm van een vermindering van de files, minder overspannen werknemers en een vermindering van de CO2-uitstoot en schadelijke deeltjes – is het noodzakelijk dat deze voorbeelden op grote schaal worden gevolgd.

Zoals in 2005 zullen “vergelijkingsfiches” worden verstuurd naar de werkgevers om hen toe te laten hun vestigingen te situeren t.o.v. het goede gemiddelde van de antwoorden, om hen zo aan te moedigen de noodzakelijke verbeteringen aan te brengen qua mobiliteitsmaatregelen.

4. De Diagnostiek lijkt een nuttig instrument te zijn, dat een goede stand van zaken geeft van de woon-werkverplaatsingen in België.

De Diagnostiek dekt immers een belangrijk deel van de economische activiteit en bijna een derde van de werknemers, deze van de grote ondernemingen en openbare instellingen, die het meest te kampen hebben met mobiliteitsproblemen.

De resultaten tonen hun bruikbaarheid om rekening te houden met de woon-werkverplaatsingen in de algemene context van de mobiliteit en van de maatschappelijke keuzes.

Voorlopig

5. De hierboven beschreven resultaten stellen slechts een klein deel van de beschikbare informatie voor. Die informatie zal toelaten het gebruik van de Diagnostiek te ontwikkelen als "beslissingsinstrument", en dit door meer doelgerichte (openbaar vervoer) of meer complexe analyses en via het combineren met andere gegevens.

Zoals in 2005 biedt de databank de mogelijkheid te antwoorden op tal van specifieke vragen van personen, besturen of instellingen die zich bezig houden met het beheer van de mobiliteit.
Gezien het aantal ontvangen vragen over gemeentelijke mobiliteitsplannen en over het goede gebruik van de tussenkomsten (Vlaamse Pendelfonds,etc.) hebben we in het bijzonder gemeentelijke kaarten opgesteld.

Voor de sociale partners zullen we beschikken over een nauwkeurige en bruikbare bron van informatie bij de discussie over de mobiliteitsproblemen op de verschillende niveaus van het sociaal overleg.

Bovendien zullen deze gegevens toevertrouwd worden aan verschillende wetenschappelijke groepen (Politieke Wetenschap, Universiteit Luik, KULeuven, etc.) om er alle besluiten uit te trekken die nuttig zijn voor de documentatie van het mobiliteitsbeleid.

Voorlopig