

# Woon-werkverplaatsingen : stand van zaken en actieperspectieven voor de bedrijven

Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale

18 septembre 2018

Thomas Ermans  
(Université Saint-Louis Bruxelles)



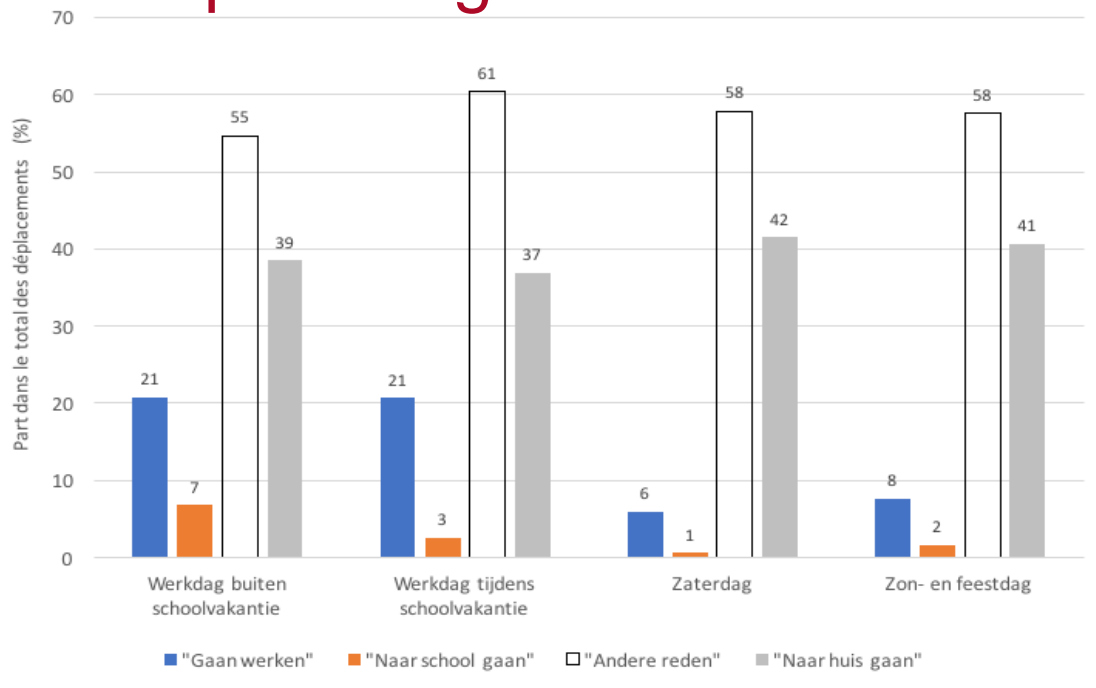
# Context van de presentatie

- BSI Chair « Companies and sustainable mobility. The company car debate and beyond » <http://sustainable-mobility.bsi-brussels.be/nl/>
- Synthesenota BSI : Thomas Ermans, Céline Brandeleer, Michel Hubert, Kevin Lebrun et Florentine Sieux, « Woon-werkverplaatsingen: stand van zaken en actieperspectieven voor de bedrijven », Brussels Studies [En ligne], Notes de synthèse, n° 125, URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1690>
- Kenniscentrum van de mobiliteit in het BHG : Ermans, T., Brandeleer, C., d'Andrimont, C., Hubert, M., Marissal, P., Vandermotten, C., Wayens B., (nog te verschijnen). Analyse van de woon-werkverplaatsingen en de woon-schoolverplaatsingen in het BHG, Katernen van het Kenniscentrum van de Mobiliteit van het BHG, nr. 6.

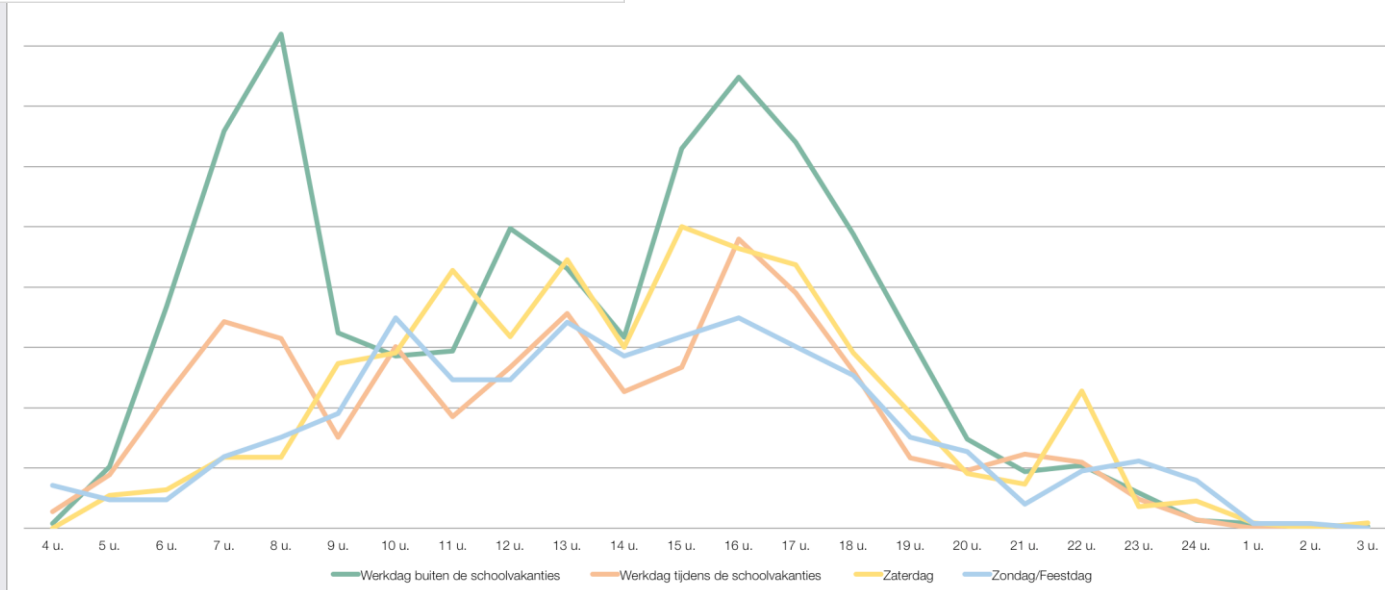
# Overzicht van het presentatie

1. Werknemers in relatie tot het BHG en ruimtelijke dissociatie tussen woon- en tewerkstellingsplaatsen
2. Vervoersmodi
3. Hefbomen

# De woon-werkverplaatsingen ten opzichte van alle verplaatsingen

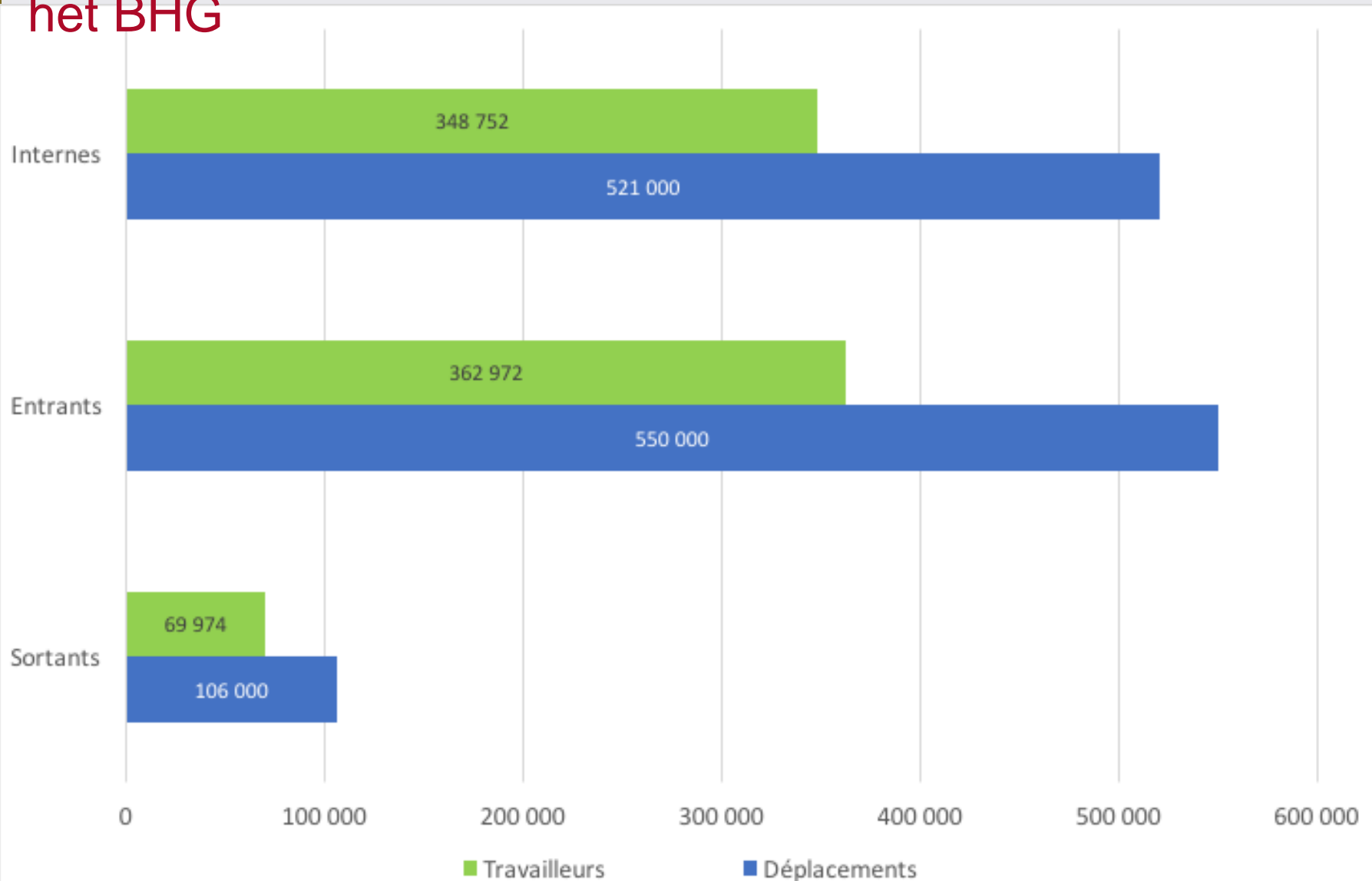


- W-WV ~35% van alle verplaatsingen op een werkdag
- Spitsuren

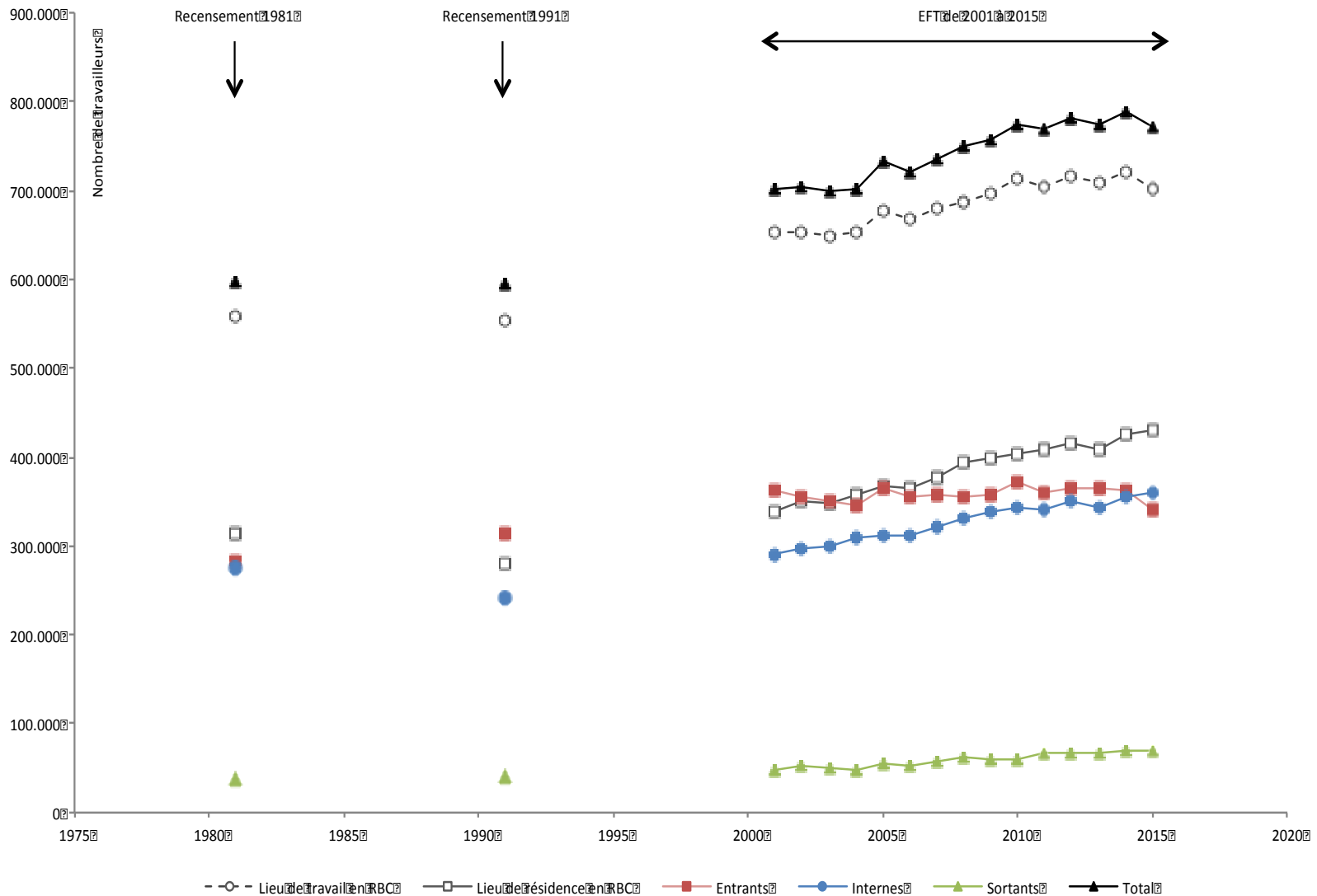


# 1. Werknemers in relatie tot het BHG en ruimtelijke dissociatie tussen woon- en tewerkstellingsplaatsen

# Werknemers en woonwerkverplaatsingen in relatie tot het BHG



# Evolutie van het aantal werknemers in relatie tot het BHG

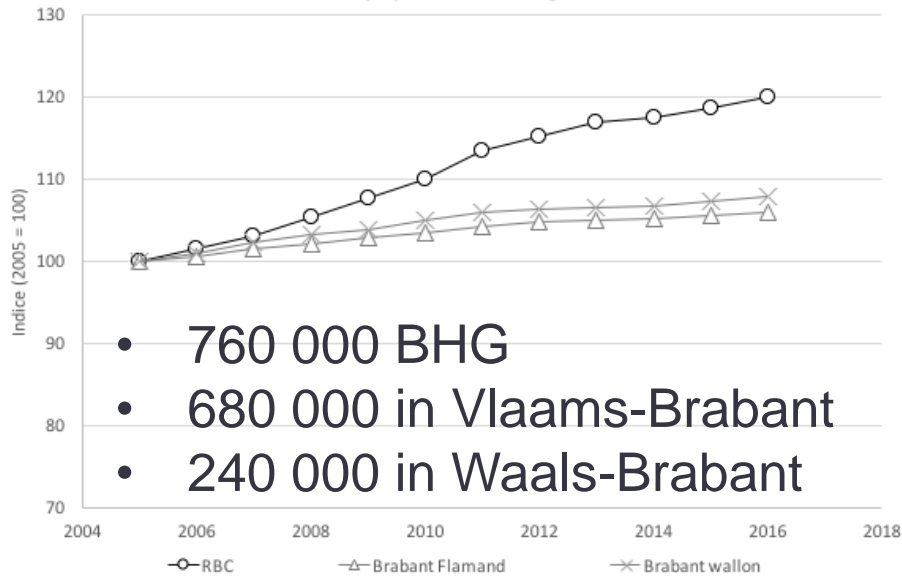


Cijfers uit Volkstellingen 1981 en 1991, EAK 2001 - 2015

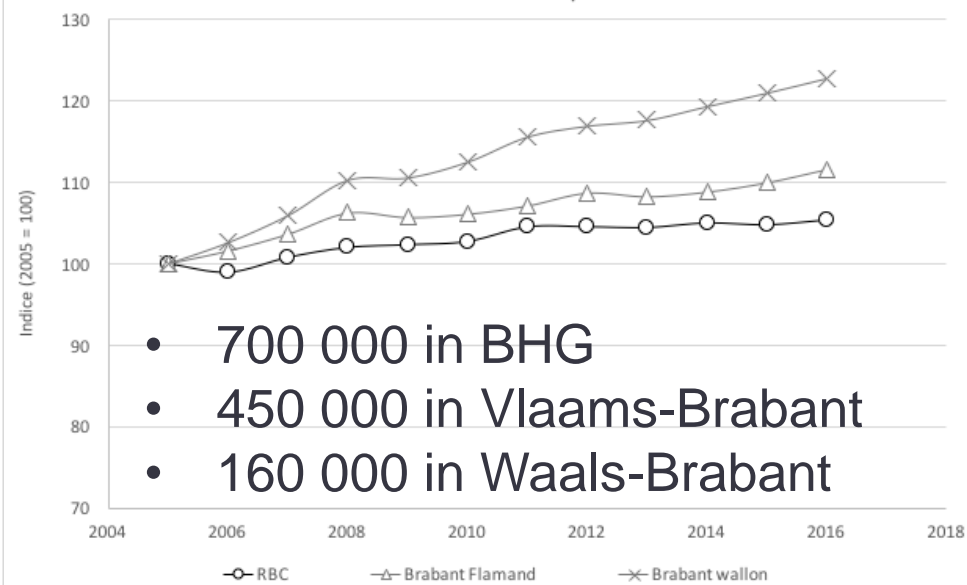


# Demografisch en tewerkstellingscontext

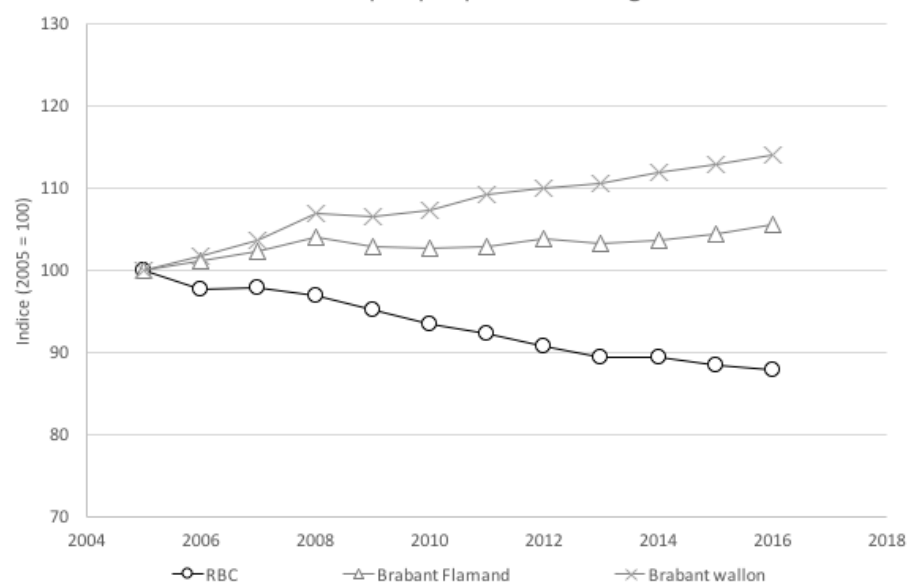
Evolution de la population en âge de travailler



Evolution de l'emploi



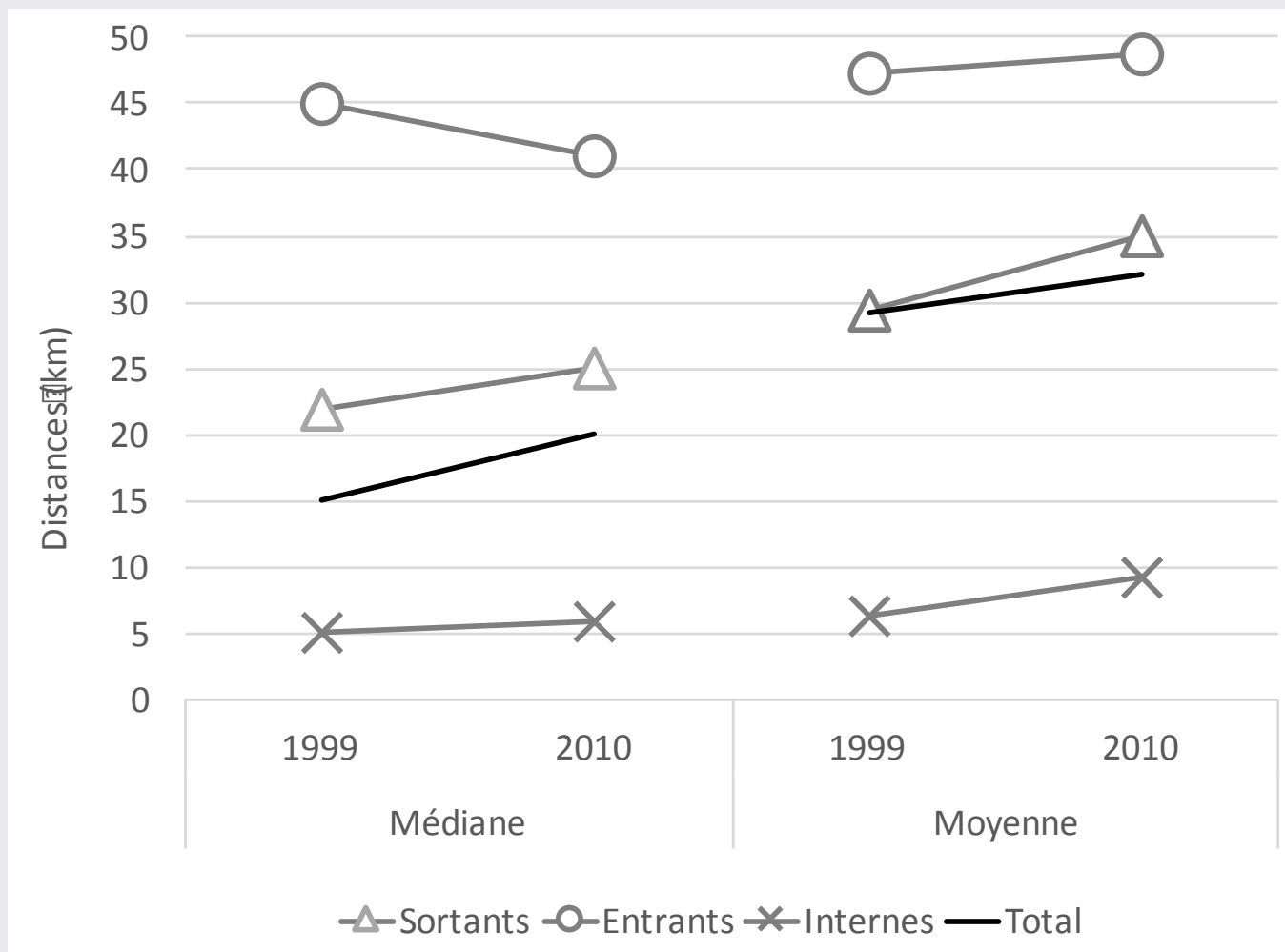
Evolution du ratio emploi par personne en âge de travailler



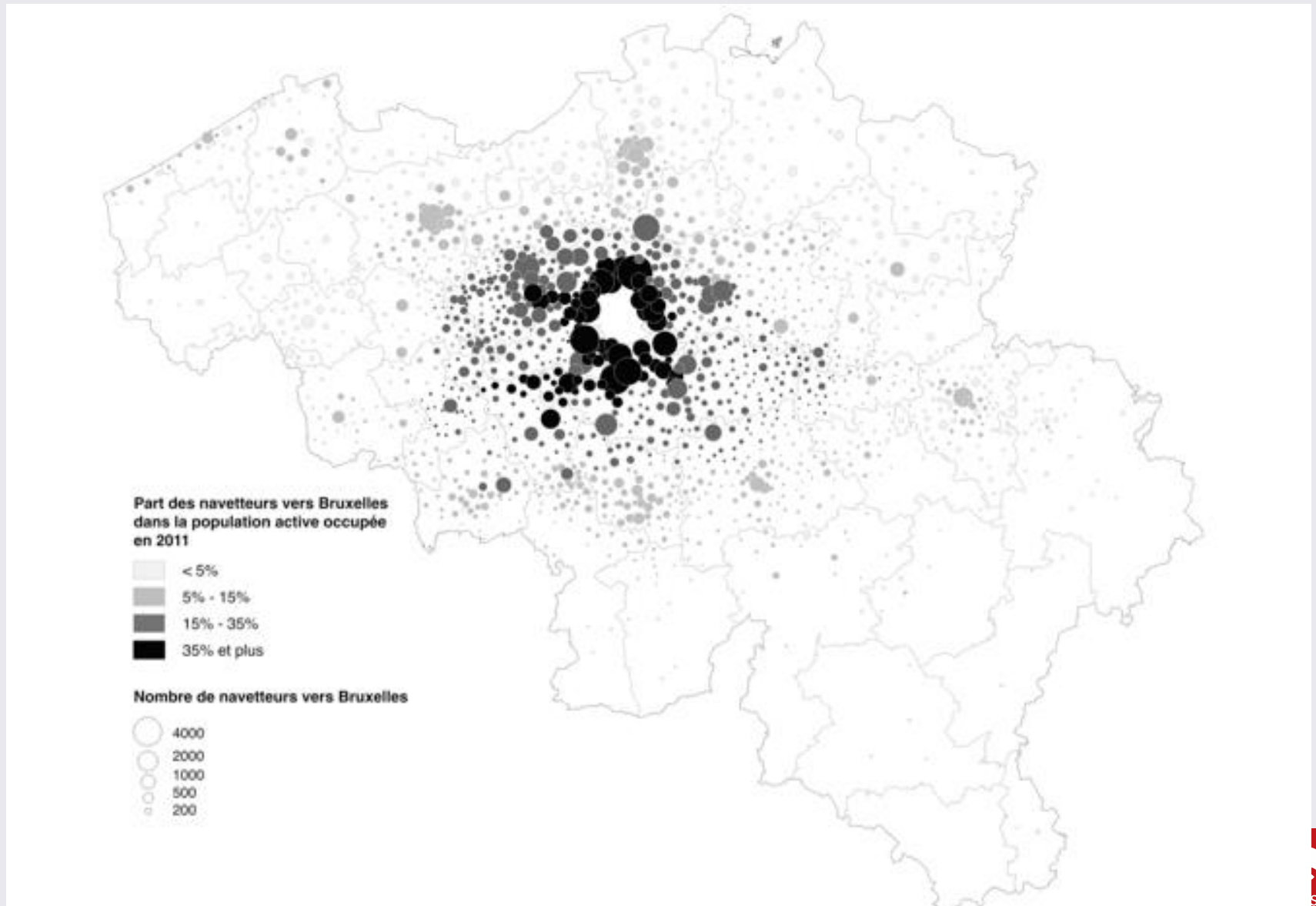
Cijfers uit administratieve bronnen



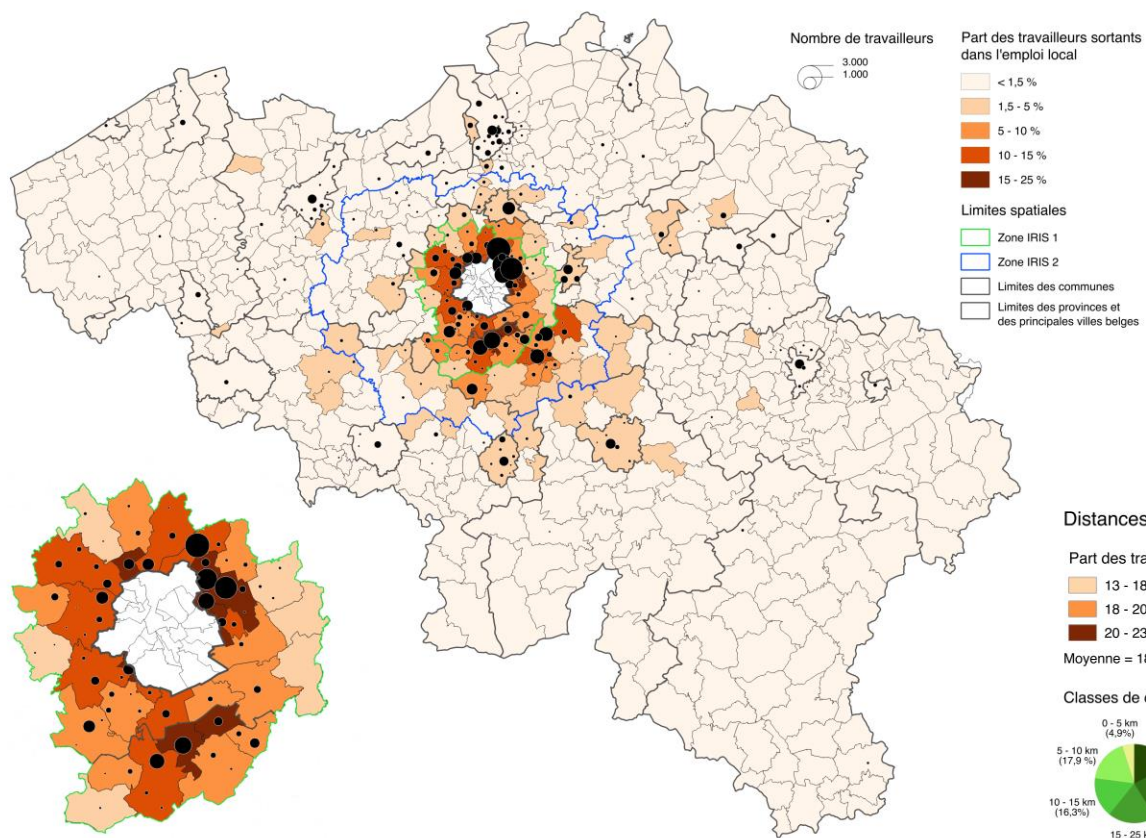
# Toenemende afstanden



# Focus op de inkomende werknemers



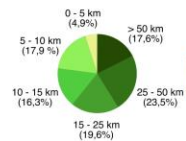
# Focus op de uitgaande werknemers



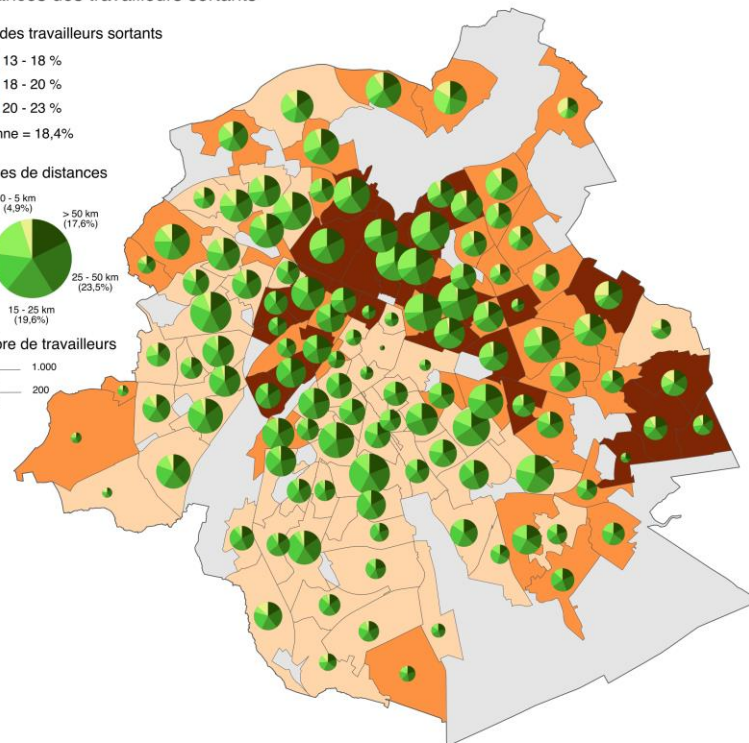
## Distances des travailleurs sortants



## Classes de distances



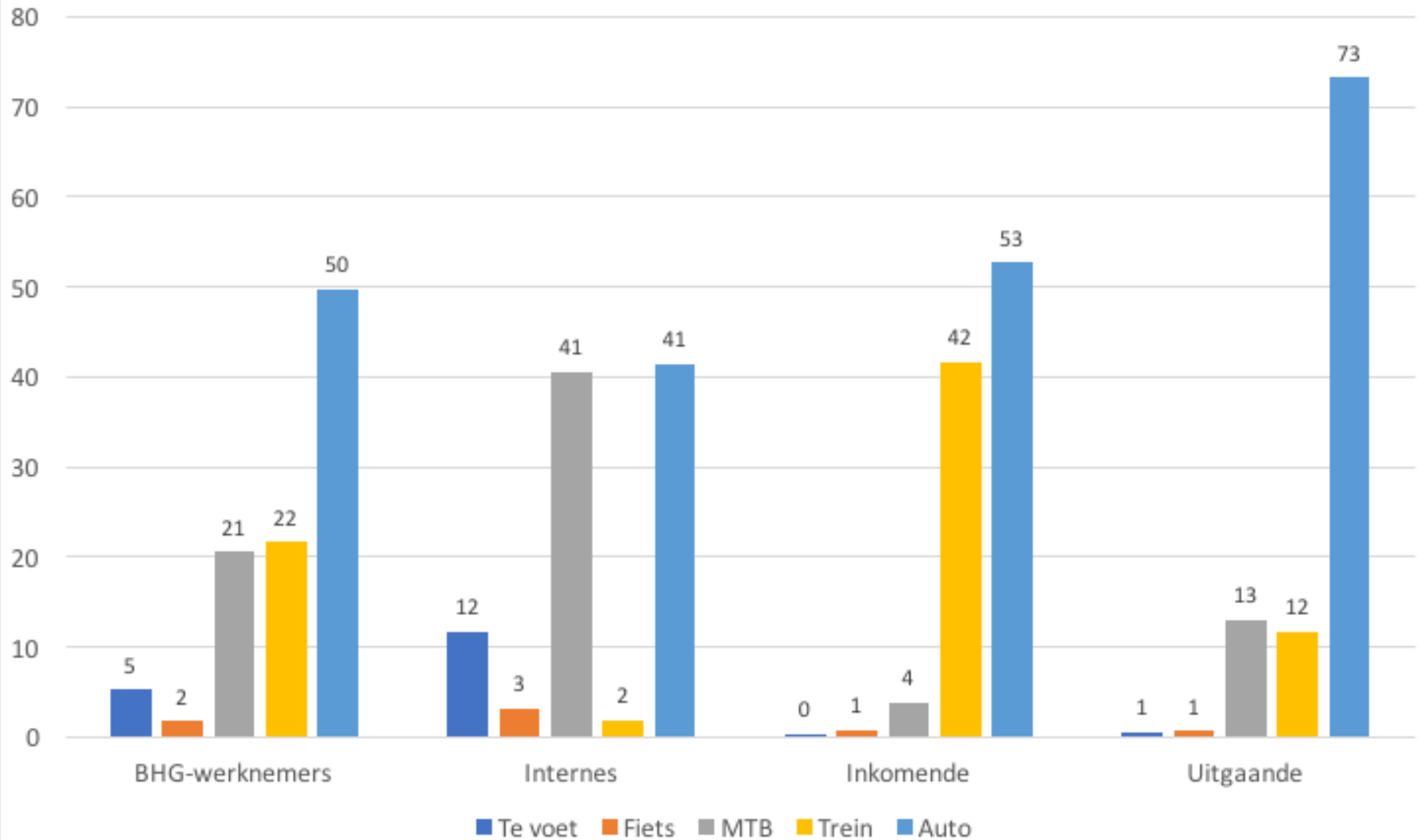
## Nombre de travailleurs



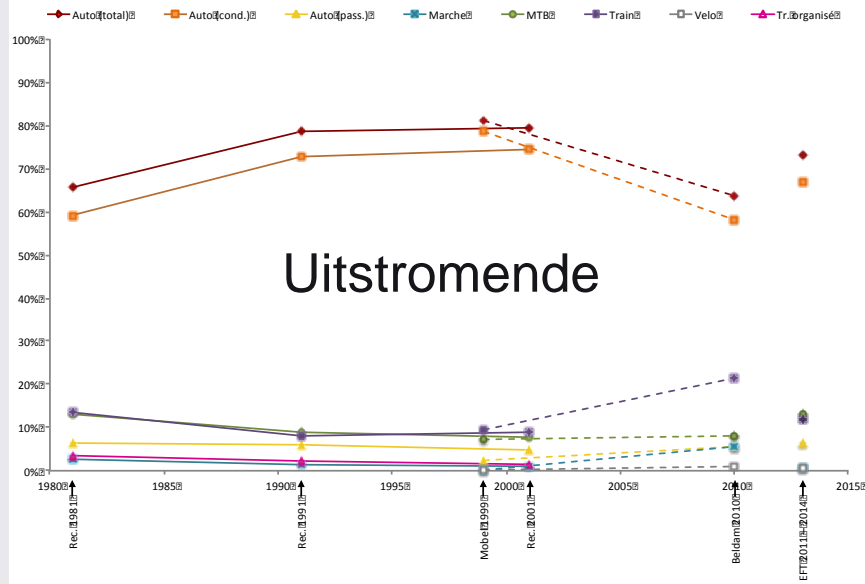
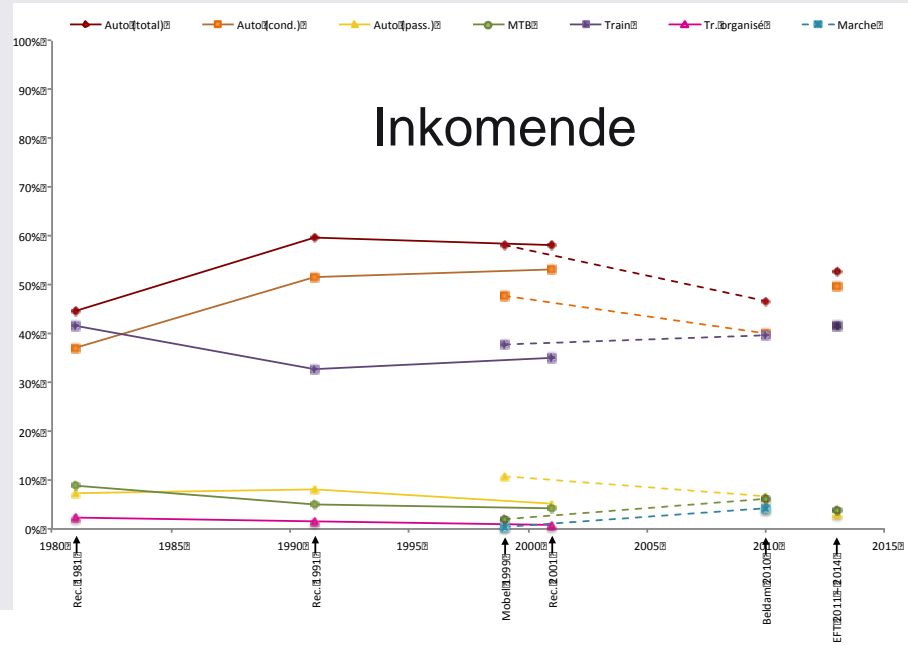
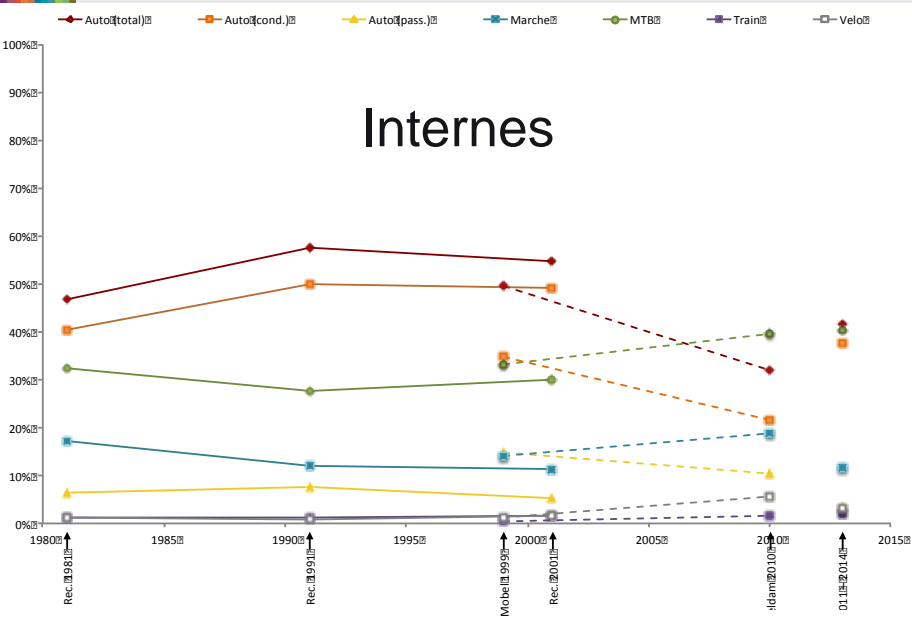
## 2. Vervoersmodi

# Vervoersmodi voor de woon-werkverplaatsingen

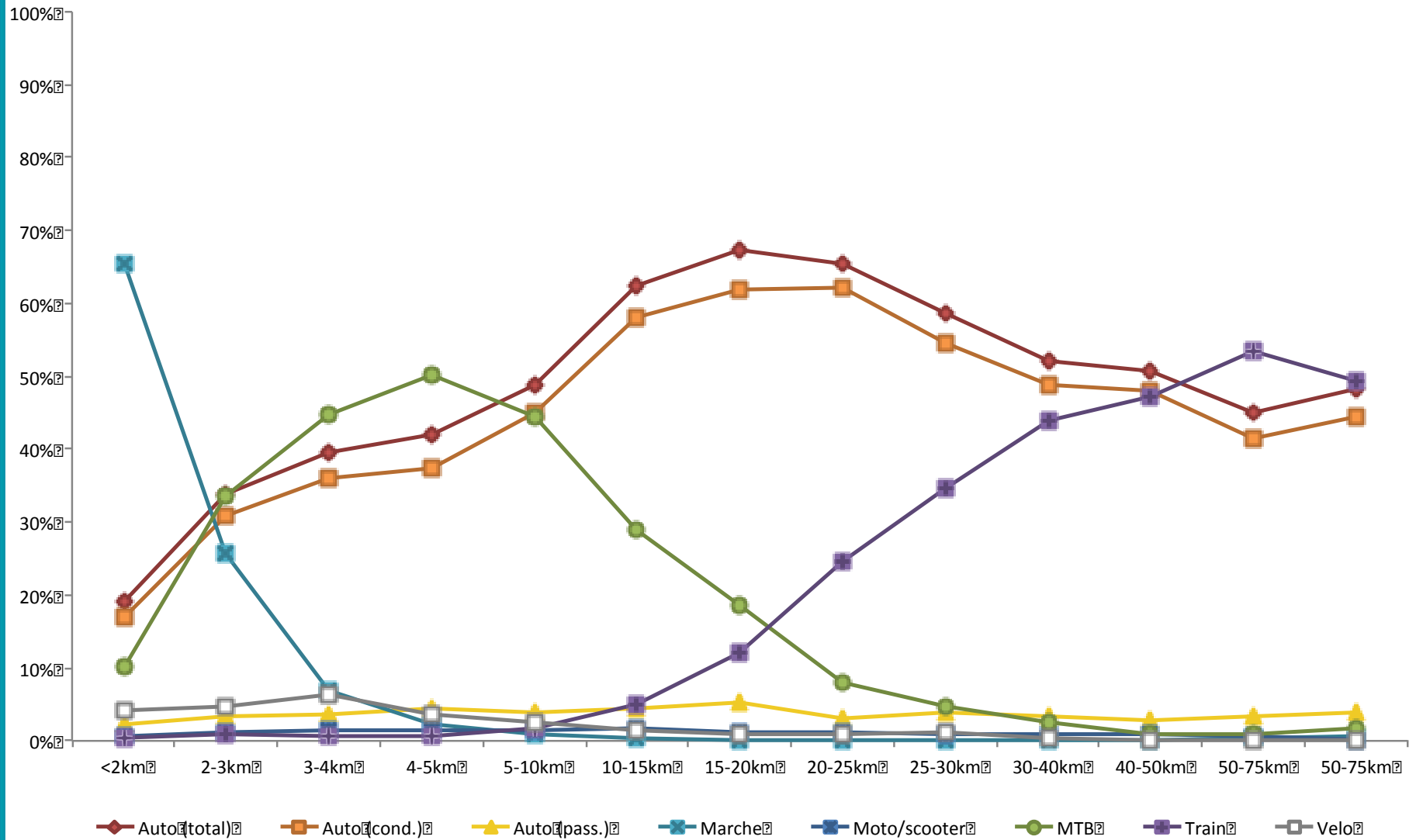
Modale verspreiding per type werknemers (%)



# Evolutie van de vervoersmodi voor de woon-werkverplaatsingen

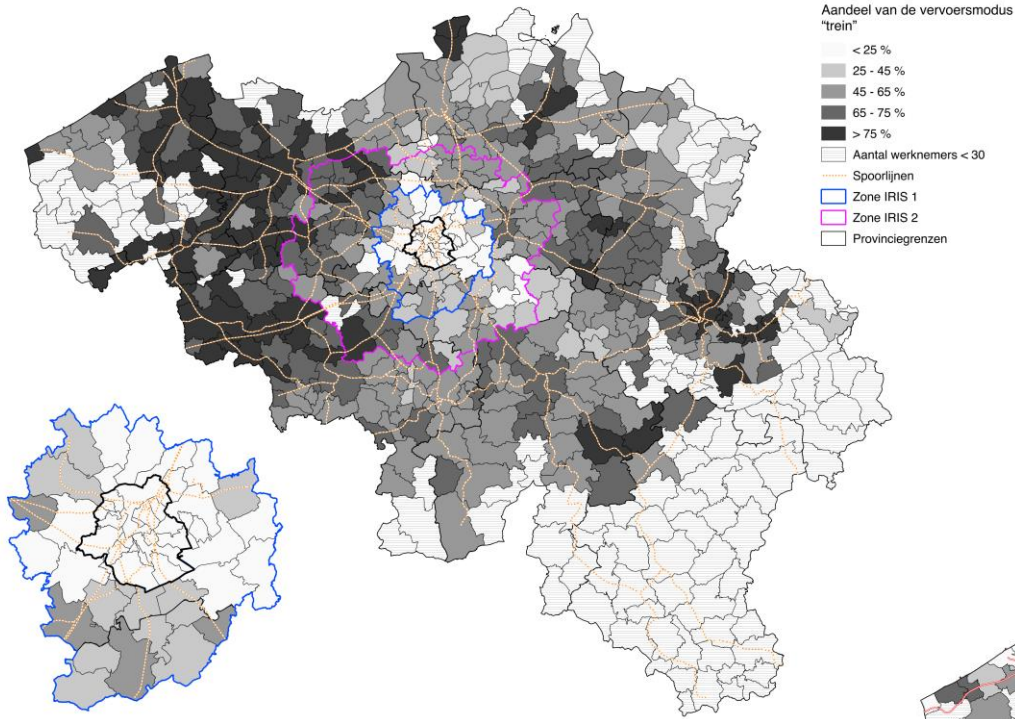


# Vervoersmodi en afstanden





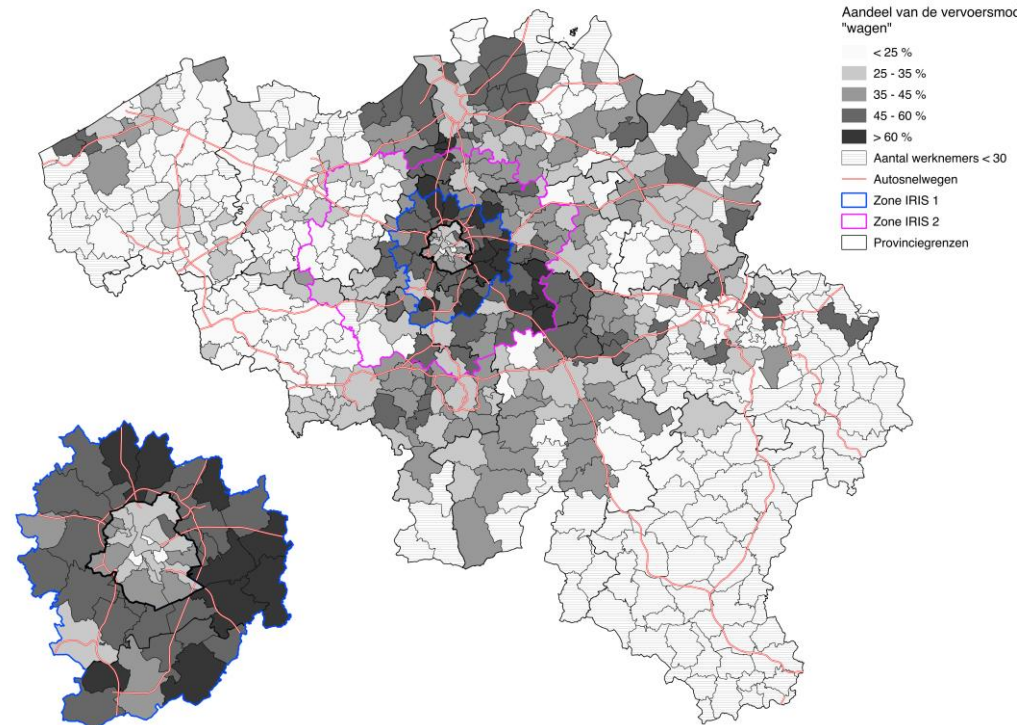
# Vervoersmodi en afstanden



% trein naar Brussel



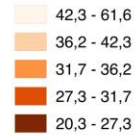
% wagen naar Brussel



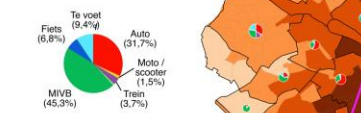
# Vervoersmodi en bereikbaarheid met het OV

Vervoersmodi en bereikbaarheid met het OV van de tewerkstellingsplaats voor de interne werknemers van het BHG

Gemiddelde reistijd (minuten)  
Gemiddelde BHG = 32,0



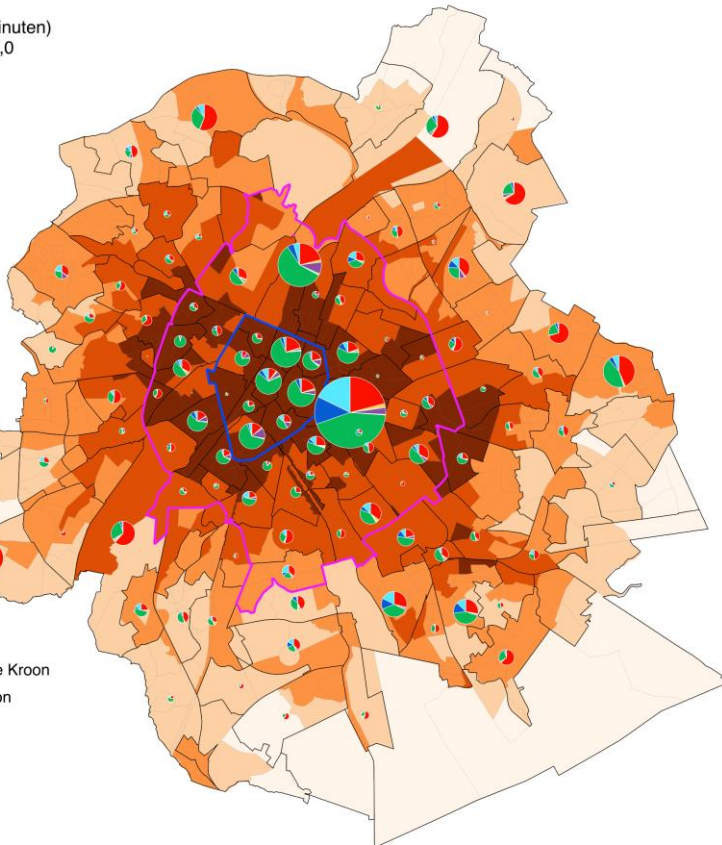
Vervoersmodus



Aantal werknemers

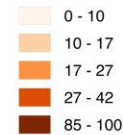


Ruimtelijke grenzen

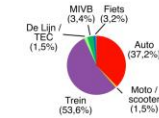


Vervoersmodi en bereikbaarheid met het OV voor de instromende werknemers in het BHG

Bereikbaarheidsscore



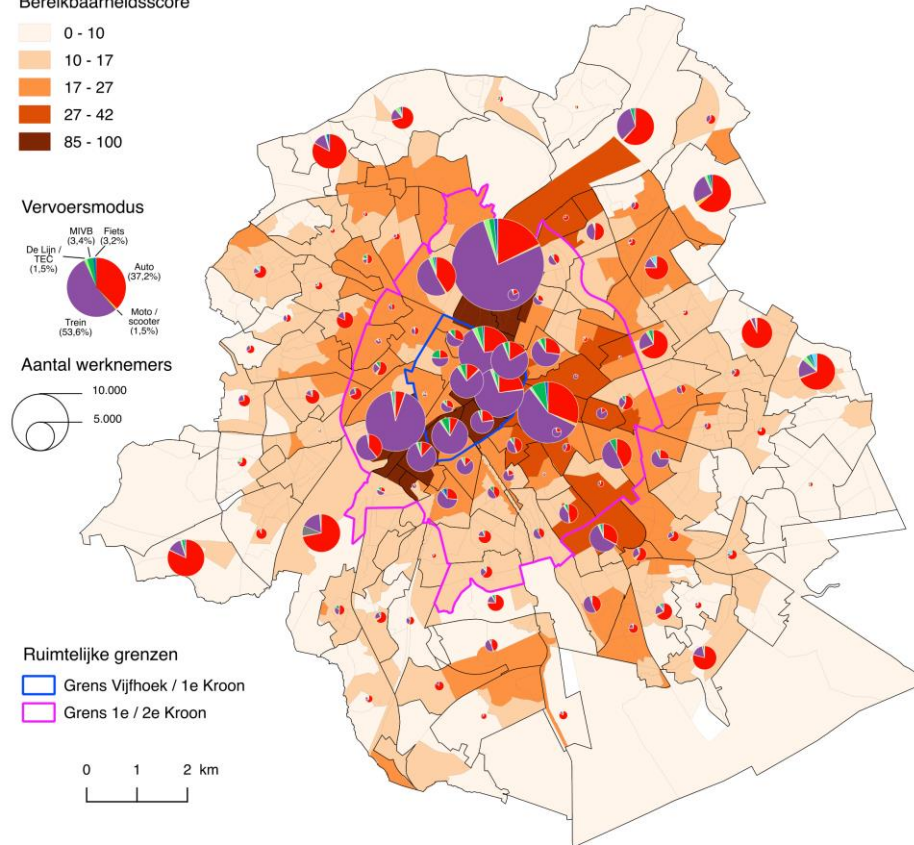
Vervoersmodus



Aantal werknemers



Ruimtelijke grenzen



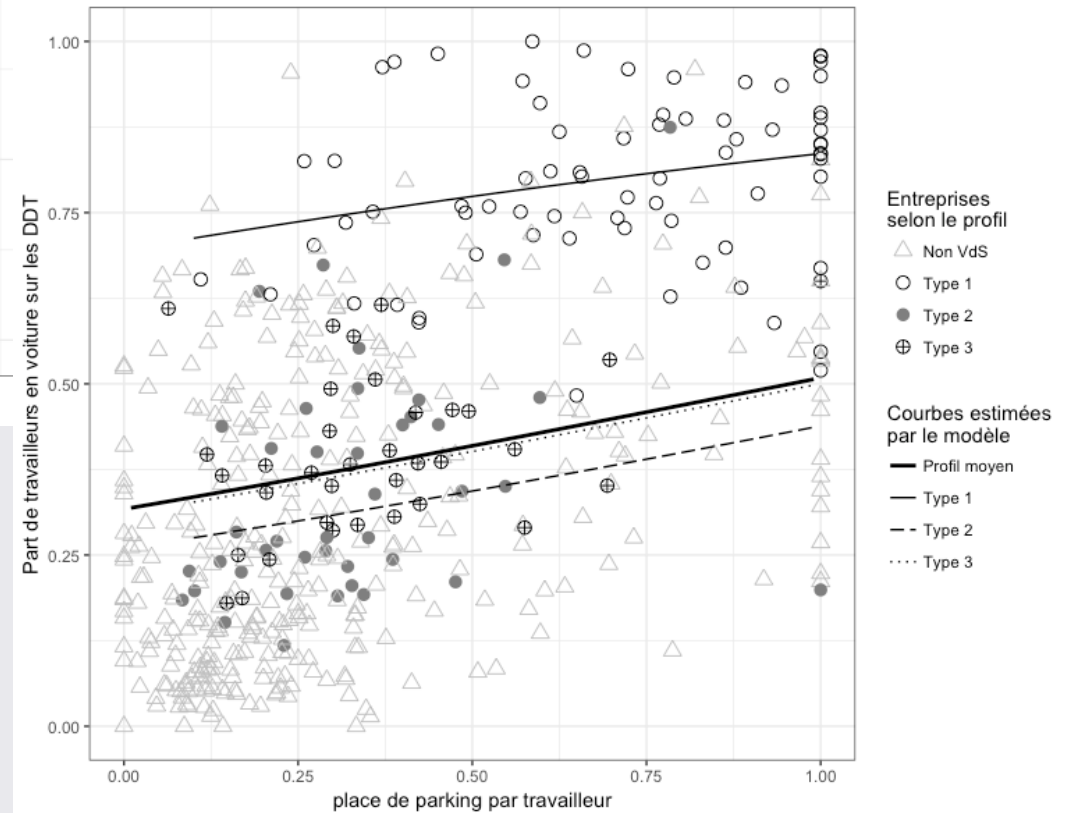
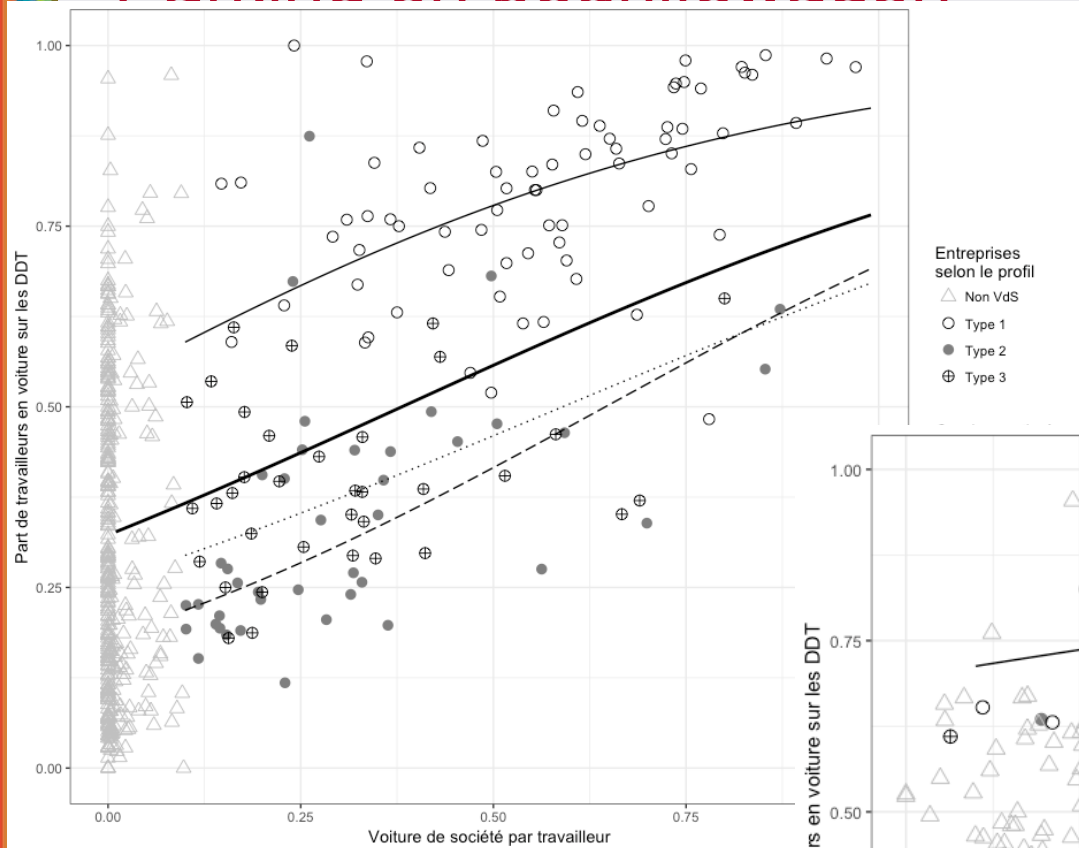
# Vervoersmodi en kenmerken van de werknemers

Kenmerken	Belangrijkste vervoersmodus									Totaal (%)	Auto (pass.) / Auto (totaal) (%)	Werknemers (aantal)	Respons (aantal)
	Te voet (%)	Fiets (%)	Moto / scooter (%)	MTB (%)	Trein (%)	Auto (pass.) (%)	Auto (bestuurder) (%)	Auto (totaal) (%)					
BHG-werknemers	5,3	1,8	1,1	20,6	21,7	3,7	45,9	49,7	100	7,5	642.043	2	
<b>Geslacht</b>													
Vrouw	5,5	1,2	0,3	27,8	23,5	4,2	37,4	41,6	100	10,2	287.247	1	
Man	5,1	2,2	1,7	14,7	20,2	3,3	52,8	56,2	100	5,9	354.796	1	
<b>Leeftijd</b>													
18 - 24 jaar	6,5	1,5	0,9	35,1	17,3	7,5	31,2	38,7	100	19,4	30.960		
25 - 29 jaar	6,8	2,5	0,7	26,6	21,4	4,1	37,9	42,1	100	9,8	83.965		
30 - 34 jaar	5,4	1,9	1	23,5	21,2	3,6	43,4	47	100	7,6	95.389		
35 - 39 jaar	4,4	2,2	1,1	20,5	21,3	3,9	46,5	50,5	100	7,8	92.822		
40 - 44 jaar	5,3	1,7	1,2	17,8	20,1	3,1	50,7	53,9	100	5,8	91.584		
45 - 49 jaar	4,5	1,7	1,5	16,8	21,3	3,2	51	54,2	100	5,9	87.078		
50 - 54 jaar	3,7	1,4	1,3	16,1	25,6	3,4	48,6	52	100	6,5	77.992		
55 - 59 jaar	5,3	0,8	0,9	16,8	24,8	3,7	47,6	51,3	100	7,2	57.561		
60 - 64 jaar	7,1	1,3	0,9	16,2	20,2	3,3	51	54,2	100	6	21.176		
65 jaar en ouder	15,4	1,6	0	12,8	5,8	2,4	62,1	64,5	100	3,8	2.957		
<b>Diploma</b>													
Lager secundair	8,8	0,9	1,2	30,3	10,7	6,6	41,4	48,1	100	13,8	106.311		
Hoger secundair	4,6	1	1	21,5	22,5	4,3	45,2	49,4	100	8,6	174.713		
Hoger korte type	3,7	1,3	1,2	16,9	25,7	3,2	48	51,2	100	6,2	155.161		
Hoger lange type	5,2	3,2	1	17,5	23,5	2,3	47,3	49,6	100	4,6	205.858		
<b>Werknemersstatuut</b>													
Arbeider - privé	5,9	0,9	1	35,6	7,7	7	41,8	48,8	100	14,3	103.784		





# Parking en bedrijfswagen



# 1. Hefbomen

# Hefbomen

## Doel

- Modal shift
- Rationalisering van verplaatsingen

Automobile congestie is een probleem voor

- Het Milieu
- Het mobiliteitsaanbod

Drie categorie maatregelen

- Ruimtelijke ordening en werkgelegenheidsbeleid
- Rationalisering van de verplaatsingen
- Maatregelen die rechtstreeks aansporen tot een modal shift



# Institutioneel kader en actoren

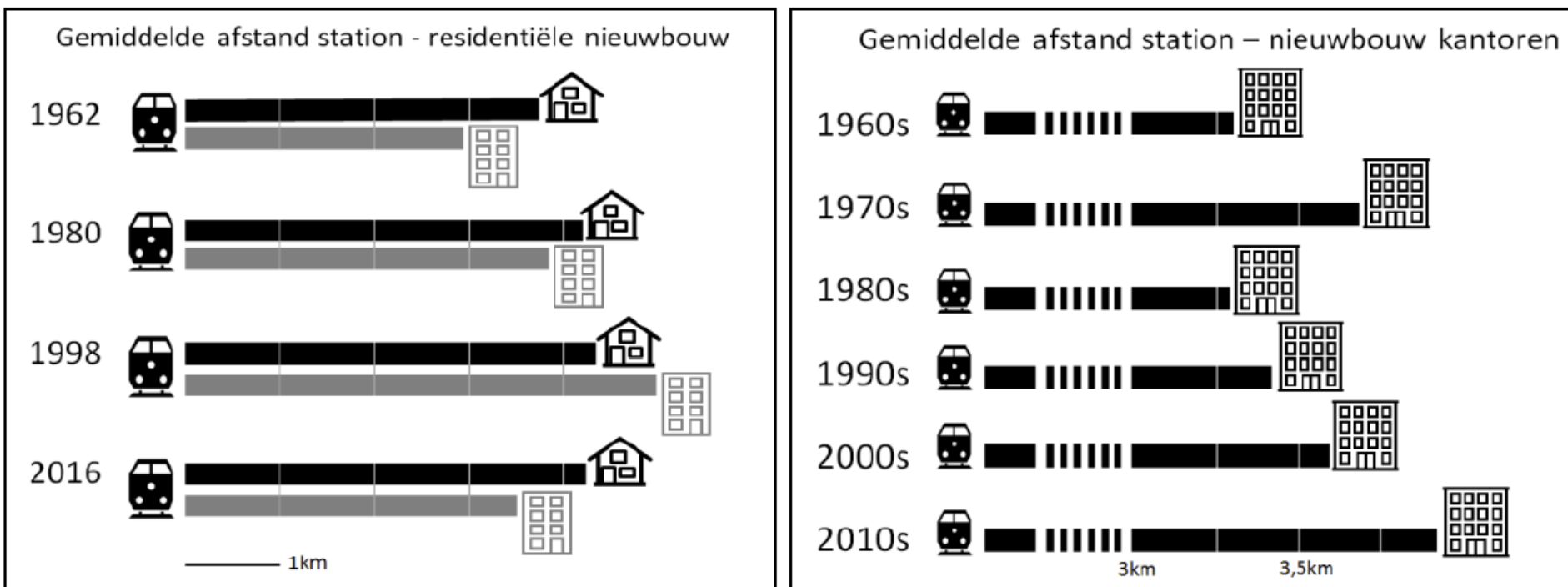
	Federaal	Gewestelijk	Bedrijven	Sociale partners
<b>Infrastructuur</b>	Grote infrastructuurwerken, waaronder het S-net. Samenwerkingsovereenkomst Beliris met het BHG	Openbare werken, juridisch stelsel van de landwegen, gewestelijk openbaar vervoer, verkeersveiligheid		
<b>Operatoren</b>	NMBS	MIVB, De Lijn, TEC		
<b>Ruimtelijke ordening</b>		Huisvesting, stedenbouw, leefmilieu (waaronder luchtkwaliteit)		
<b>Economie</b>	Economie, werkgelegenheid, sociale zekerheid	Economie, werkgelegenheid	Arbeidstijdregeling en tewerkstellingsplaatsen	
<b>Kosten en vervoersmodus</b>	Accijnzen op de brandstoffen Arbeidsfiscaliteit (waaronder bedrijfswagens)	Autofiscaliteit, Vervoersplannen	Vervoersplannen Terugbetaling van de verplaatsingskosten van de werknemers (percentage, vervoersmodi ...)	Collectieve arbeidsovereenkomsten, Interprofessionele akkoorden
<b>Locatie van de woningen/bedrijven</b>		Vastgoedfiscaliteit	Keuze van vestigingsplaats (bereikbaarheid) Keuze bij de rekrutering	

# Institutioneel kader en actoren

- Verticale en horizontale versnippering van politieke bevoegdheden → Noodzakelijke coördinatie
  - Beliris-fonds
  - Hoofdstedelijke Gemeenschap
- Bedrijven
  - Bevoorrechte relatie met hun werknemers
- Interprofessionele akkoorden en collectieve arbeidsovereenkomsten

# Ruimtelijke ordening en werkgelegenheidsbeleid

Figuur 0.4: Gemiddelde vogelvluchtafstand tussen aanvragen en het dichtstbijzijnde treinstation



Vanoutrive T. & Cant J., 2018. Vergunningenbeleid in Vlaanderen – Kwantitatieve analyse van de vergunningendatabank. Ten opdracht van het Vlaams Planbureau voor Omgeving, Brussel

- Coherent beleid inzake de vestiging van economische activiteiten en de concentratie van woongebieden samen met een parallelle ontwikkeling op vlak van openbaar vervoer

# Ruimtelijke ordening en werkgelegenheidsbeleid

- Beter bereikbaarheid met het OV = meer sociale rechtvaardigheid
- Bedrijven
  - Keuze van locatie
  - Verhuistoelage
- Ontwikkeling van werkgelegenheden voor niet-hooggeschoolden in het BHG >< Sinds 2005, promotie van interregionale mobiliteit

# Rationalisering van de verplaatsingen

- Telewerk
  - Verwachte daling van de verplaatsingsintensiteit en / of afstand
  - 16 % van de arbeidskrachten en gemiddeld 1 dag per week (BVP 2014) tewerkgesteld in het BHG in 2014
  - Beperkt tot bepaalde sectoren
- “Versoepeling” van de arbeidstijd
  - Verwachte betere spreiding van de verplaatsingen in de tijd door glijdende uurrooster (12 % van de ak, EAK 2011-2014)
  - Opgelegde atypische of flexibele arbeidstijdregelingen

# Rationalisering van de verplaatsingen

- Carpooling
  - Verwachte daling van de aantal verplaatsingen van wagen
  - Slechts 1,2% van de werknemers van de BVP in 2014; dalende trend / 7,5 % van automobilisten zijn passagiers (EAK 2011 – 2014)
- Bepalende factoren
  - Individuele niveau : laagste diploma's en inkomens
  - Bedrijfsniveau : beschikbaarheid met het OV, economische sectoren, regelmatige uurroosters (niet glijdende), bevordering van carpooling in het bedrijf
- Carpooling = aanvulling op het OV

# Maatregelen die rechtstreeks aansporen tot een modal shift

Figure 19. Mesures du plan d'actions classées par type et par mode de déplacement ciblé

	Générale (14)	TC (10)	Vélo (10)	Covoiturage (5)	Marche/PMR (4)	Voiture (5)
<b>Incentif financier</b> (14)	Indemnité de déménagement	100% SNCB Tiers-payant SNCB 100% STIB Tiers-payant STIB 100% TEC 100% De Lijn Dépl. prof. : Titre TC non-nominatif Rembours. parking à la gare	Indemnité vélo Villo	Indemnité covoiturage	Indemnité piéton	Combinaison voiture société + remboursement
<b>Information Sensibilisation</b> (14)	Actions de sensibilisation Rubrique mobilité sur Intranet Plan d'accès multimodal Information PDE Valves mobilité Sécurité routière	Dépl. prof. : encouragemt TC Information TC	Information vélo Evènement vélo Formation vélo	Information covoiturage	Information sur la marche	Eco-driving
<b>Infrastructures Matériel</b> (11)	Navette		Parking vélo Vestiaire ou douche Vêtements vélo Vélos de service Matériel/entretien vélo	Parking covoiturage	Parking PMR Accessibilité aux PMR	Véhicules "propres" Cambio
<b>Planification Organisation Outils</b> (8)	Coordianateur Mobilité Travail à distance Pic de pollution Actualisation régulière PDE Collaborat <sup>o</sup> autres entreprises Action spécifique livraisons			BDD covoiturage Garantie covoiturage		
<b>Coercition</b> (1)						Parking payant



# Maatregelen die rechtstreeks aansporen tot een modal shift

- Voornamelijk *stimulerende* maatregelen
- Toename van het aantal maatregelen per werknemer tussen 2011 en 2014 (van 23 tot 27)
- Grotere bedrijven --> meer maatregelen
- Efficiëntere maatregelen
  - Fiets : terugbetaling per kilometer, terbeschikkingstelling van fietsen en een aangepaste fietsenstalling;
  - Openbaar vervoer : de terugbetaling van de trajecten, het verstrekken van specifieke informatie over de verplaatsingsmogelijkheden met het openbaar vervoer.
- Efficiënter als (1) de tewerkstellingsplaats goed bereikbaar is met het OV en (2) een groot deel van afstanden relatief klein is

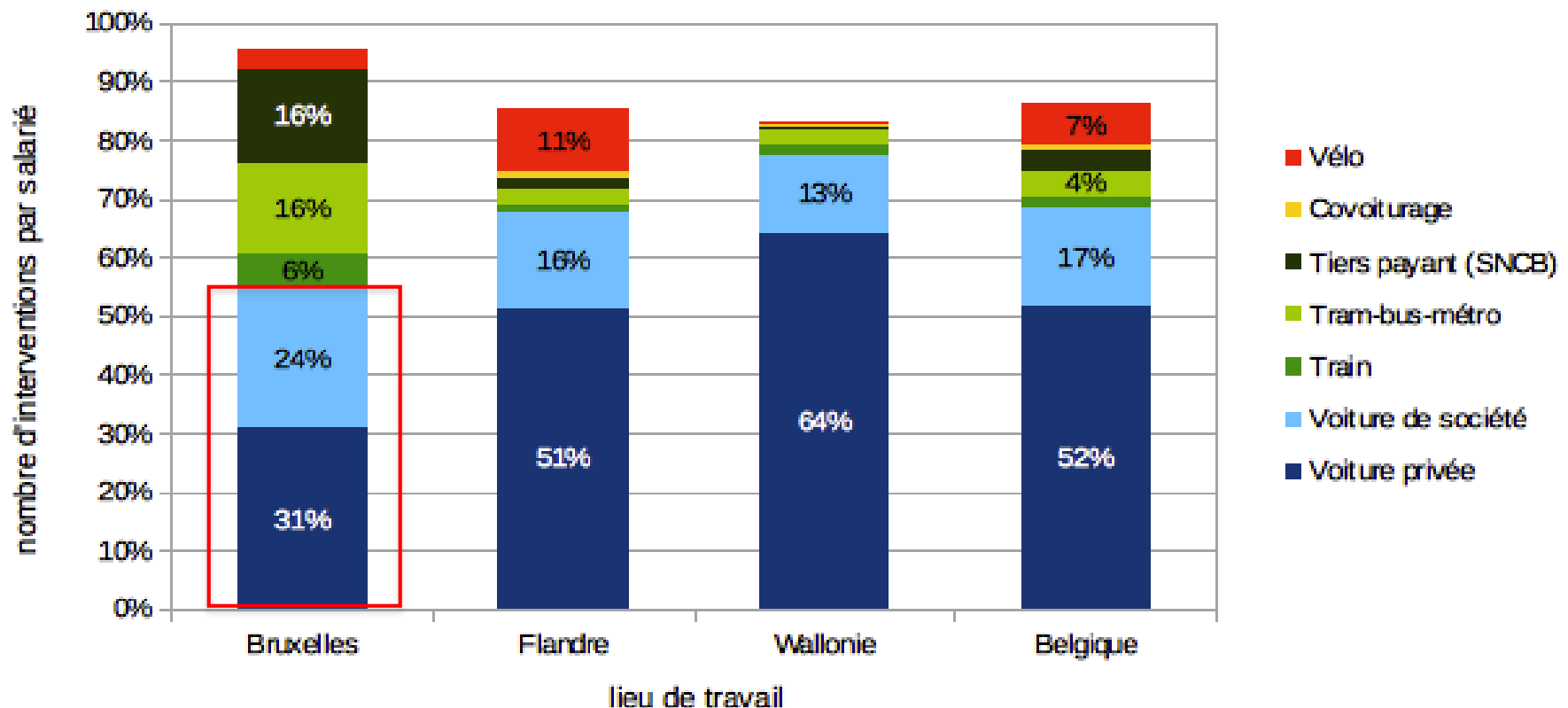
# Maatregelen die rechtstreeks aansporen tot een modal shift

- Werkorganisatie
  - Meer glijdende uurroosters lijken het gebruik van de fiets en het OV te bevorderen
  - Gemakkelijker familiale verplichtingen te combineren

# Maatregelen die rechtstreeks aansporen tot een modal shift

55 % van de loontrekkende uit de privé sector (tewerkgesteld in het BHG) krijgen een wagenvergoeding of een bedrijfswagen

Interventions de l'employeur en fonction du lieu de travail (salariés du secteur privé)



# Maatregelen die rechtstreeks aansporen tot een modal shift

- *Dwingende* maatregelen
  - Parking : betalende parkeerplaatsen ; het aantal parkeerplaatsen verminderen
  - Het aantal wagenvergoedingen verminderen
  - Het aantal bedrijfswagen verminderen
- Maatregelen die niet populair zijn
  - Volgens de BVP, parkeeraanbod per werknemer is stabiel tussen 2011 en 2014; aantal bedrijfswagens neemt sterk toe (+13 % tussen 2011 en 2014)

# Enkele conclusies

- OV-aanbod in de Brusselse metropolitaanse area
- Ruimtelijke ordening die rekest houdt met het OV
- Fiscaliteit van de bedrijfswagens
- Bedrijven
  - Keuze van locatie
  - Parkeeraanbod en bedrijfswagenpark
  - Werkorganisatie
  - Vergoedingen voor woon-werkverplaatsingen
  - Andere stimulerende maatregelen