



## Bedrijfsvervoerplannen

Het OCW, uw adviseur bij het opstellen van een bedrijfsvervoerplan



## Bedrijfsvervoerplannen

### ► 1. Inleiding

Om het woon-werkverkeer uit economisch, sociaal en milieutechnisch oogpunt duurzaam te laten verlopen, is federale en soms ook gewestelijke wetgeving opgezet. Zij heeft tot doel zowel openbare als private bedrijven van een zekere omvang te verplichten een bedrijfsvervoerplan (BVP) op te stellen.

Het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw en in het bijzonder de afdeling Mobiliteit willen daarbij een partner zijn voor alle betrokken (wegenbouw)bedrijven, en hen adviseren en begeleiden bij het uitwerken van dergelijke plannen.

Dit dossier heeft tot doel de bedrijven over de huidige en toekomstige verplichtingen voor bedrijfsvervoerplannen te informeren, zodat zij er op termijn kunnen aan voldoen zonder een aanzienlijk budget aan vooronderzoek te moeten besteden.

Het geeft een beknopt overzicht van de algemene informatie over bedrijfsvervoerplannen en meer bepaald de doelstellingen, de hoofdfasen, de verschillende soorten van maatregelen, enz. De informatie steunt voornamelijk op de *Methodologische gids voor bedrijfsvervoerplannen, woon-, werk- en dienstverplaatsingen* van Leefmilieu Brussel (BIM), TRAJECT en het «Institut wallon de développement économique et social et d'aménagement du territoire» asbl uit 2002 en TOOLBOX, een hulpmiddel voor de selectie van maatregelen ([www.mobilitymanagement.be](http://www.mobilitymanagement.be)). Deze handleiding is overigens gevolgd voor het concrete voorbeeld van het OCW-bedrijfsvervoerplan. Achteraan in dit dossier is een lijst van naslagwerken en websites opgenomen, waaruit bedrijven eveneens nuttige informatie voor hun BVP kunnen putten.

Voor gerichte informatie voor uw bedrijfsvervoerplan en alle andere vragen over dit onderwerp kunt u steeds terecht bij Olivier Van Damme van de OCW-afdeling Mobiliteit.

### ► 2. Definitie

Een bedrijfsvervoerplan is het bestuderen, uitvoeren en bewaken van een reeks maatregelen op het niveau van een bedrijf of een bedrijvengroep, gericht op een duurzaam beheer van de verplaatsingen verbonden aan de activiteiten van het bedrijf of de bedrijvengroep<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Bron: *Methodologische gids voor bedrijfsvervoerplannen, woon-, werk- en dienstverplaatsingen*, BIM, TRAJECT en het «Institut wallon de développement économique et social et d'aménagement du territoire» asbl, 2002.

## ► 3. Algemeen wettelijk kader

### 3.1 Federaal niveau

De programmawet van 8 april 2003 (artikelen 161 tot 170) **verplicht** zowel private bedrijven als openbare diensten (federale, provinciale en gemeentelijke overheidsdiensten, scholen, OCMW's, politiezones, enz.) in België met gemiddeld meer dan honderd werknemers ertoe om de drie jaar een verslag met inlichtingen over de woon-werkverplaatsingen van de werknemers in de hoofdzetel<sup>2</sup> en in elke vestiging met gemiddeld ten minste dertig werknemers op te stellen. Dit verslag voor de **federale «Diagnostiek woon-werkverkeer»** (zie het kaderstuk voor gedetailleerder informatie) is geen BVP, maar vormt wel een gegevensbank met alle inlichtingen over de woon-werkverplaatsingen van hun personeel, waaruit bedrijven kunnen putten wanneer zij een BVP (moeten) opstellen. Het laatste diagnoserapport dateert van juni 2008. *Het volgende zal de toestand op 30 juni 2011 weergeven!*

#### Voorbeeld van het OCW

Het OCW heeft drie vestigingen (de hoofdzetel in Brussel en laboratoria in Sterrebeek en Waver) met in totaal gemiddeld meer dan honderd werknemers. Volgens de programmawet moet een diagnoserapport voor de hoofdzetel in Brussel en de vestiging in Sterrebeek (met meer dan dertig werknemers) worden ingediend. Voor de vestiging in Waver, met een twintigtal werknemers, was dat niet verplicht. Om een representatieve diagnose voor het volledige personeel te verkrijgen, die nadien voor een BVP zou kunnen dienen, heeft het Centrum beslist een diagnose voor de drie vestigingen op te maken.

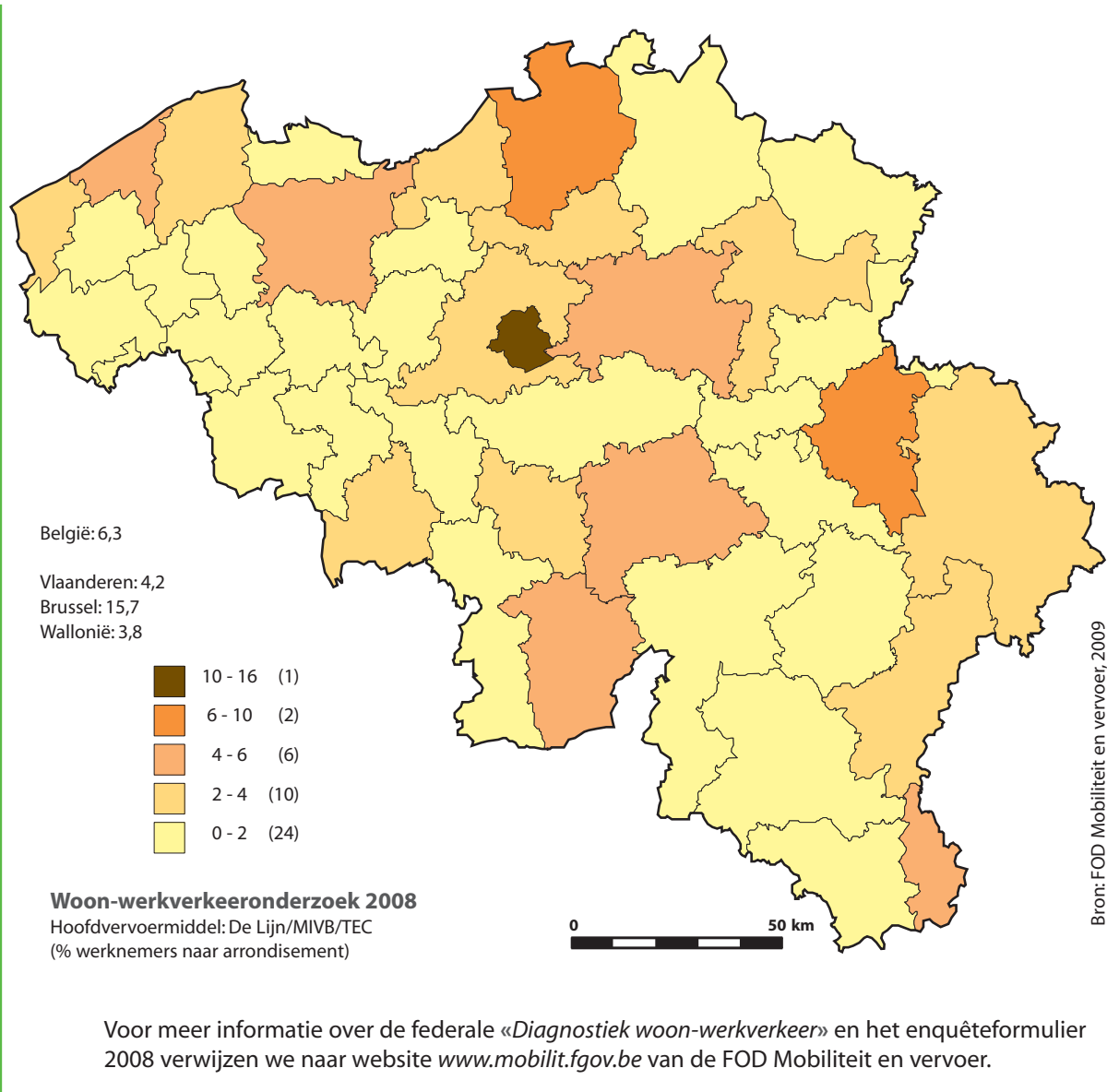
Voor de federale «*Diagnostiek woon-werkverkeer*» moeten werkgevers op een formulier een reeks gegevens over de woon-werkverplaatsingen van hun personeel (vervoerwijzen, werktijden, bereikbaarheid, geldende mobiliteitsmaatregelen in de betrokken vestiging, enz.) invullen.

In 2008 hadden de resultaten betrekking op 1 432 549 werknemers in 9 783 bedrijfsvestigingen van 3 816 werkgevers. Volgens de cijfers van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie – ADSEI (voorheen Nationaal Instituut voor Statistiek – NIS) is dat 32,2 % van de actieve bevolking of één op drie werknemers (1 432 549 op een totaal van 4 445 900).

Op basis van de verstrekte gegevens stelt de Federale Overheidsdienst (FOD) voor Mobiliteit en vervoer een eindrapport op, met een gedetailleerd overzicht van de resultaten voor de verschillende thema's. In het voorbeeld op blz. 4 is het percentage werknemers in kaart gebracht waarvoor openbaar vervoer het hoofdvervoermiddel is.

<sup>2</sup> Voor de diagnoses in 2005 en 2008 moest in elk geval een verslag voor de hoofdzetel worden opgesteld, ongeacht het aantal werknemers in die vestiging. Voor de diagnose in 2011 geldt de regel van ten minste dertig werknemers ook voor de hoofdzetel.

## Bedrijfsvervoerplannen



### 3.2 Gewestelijk niveau

#### Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Sinds 1 juli 2004 verplicht het Besluit van de Regering van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest van 5 februari 2004<sup>3</sup> alle private bedrijven en overheidsinstellingen die **meer dan tweehonderd werknemers in een vestiging** in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest tewerkstellen een BVP op te stellen.

<sup>3</sup> Dit besluit verplicht de betrokken bedrijven een BVP op te stellen, maar niet om binnen een zekere termijn bepaalde resultaten te halen.

Recentelijk heeft de Brusselse regering een nieuwe «vervoerplan»-ordonnantie goedgekeurd, waardoor die verplichting vanaf **honderd werknemers** zal gelden! De datum van inwerkingtreding zal binnenkort in de uitvoeringsbesluiten worden vastgelegd.

Concreet biedt het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest de volgende hulp voor het opstellen van een BVP:

- Leefmilieu Brussel zorgt voor de algemene administratieve en methodologische ondersteuning bij de uitvoering van het BVP. Op de website ([www.leefmilieubrussel.be](http://www.leefmilieubrussel.be)) staan alle wettelijke documenten en de verschillende vragenlijsten die ingevuld moeten worden om een plan te kunnen opstellen;
- Mobiel Brussel ([www.mobielbrussel.be](http://www.mobielbrussel.be)) vormt de schakel tussen de ondernemingen en de organisaties voor autodelen, carpooling, openbaar vervoer en fietsen, en ook de sociale partners. Deze dienst draagt zo bij aan de invoering van concrete acties voor een alternatieve mobiliteit in het kader van de vervoerplannen.

### **Vlaams en Waals Gewest**

In het Vlaamse en Waalse Gewest bestaat een dergelijke verplichting nog niet. Instellingen en bedrijven worden echter aangemoedigd een BVP op te stellen, waarbij zowel werkgever als werknemer voordeel kunnen hebben.

Bedrijven die een BVP wensen op te stellen, kunnen voor advies en ondersteuning een beroep doen op:

- in Vlaanderen: Vlaamse Stichting Verkeerskunde – VSV ([www.verkeerskunde.be](http://www.verkeerskunde.be));
- in Wallonië: *Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques* (DGO2) van de Service Public de Wallonie – SPW ([www.mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/planification\\_realisations/pde/](http://www.mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/planification_realisations/pde/)).

In Vlaanderen kunnen bedrijven met problemen op het gebied van woon-werkverkeer of voor vragen over de organisatie van duurzame(r) verplaatsingen ook bij zogenoemde provinciale mobiliteitspunten terecht.

Om bedrijven aan te moedigen de voorgestelde maatregelen uit hun BVP in concrete acties om te zetten, verstrekt het Waalse Gewest in bepaalde gevallen financiële steun. Zo kunnen het eerste jaar 60 tot 70 % van de kosten voor een pendeldienst tussen een bedrijfsvestiging en een openbaarvervoerpunt door het Gewest worden gedragen. Deze steun is niet automatisch, maar wordt per geval beoordeeld. Hij is degressief en wordt, afhankelijk van het succes, maximaal drie jaar toegekend. Steunverlening is slechts een voorbeeld van de brede waaier aan maatregelen die kunnen worden genomen (bewustmaking, bevordering van fietsgebruik, carpooling, enz.).

Sinds 2007 verstrekt ook het Vlaamse Gewest financiële steun om bedrijven tot concrete acties (bijvoorbeeld op basis van maatregelen die in hun BVP zijn voorgesteld) aan te zetten. Zo subsidieert het Pendelfonds ([www.mobielvlaanderen.be/pendelfonds](http://www.mobielvlaanderen.be/pendelfonds)) projecten die met concrete maatregelen een vlot en duurzaam woon-werkverkeer bevorderen. Het kan daarbij gaan om een nieuw vervoersaanbod dat het bestaande private of openbare aanbod aanvult, om

## Bedrijfsvervoerplannen

nieuwe infrastructuur voor het woon-werkverkeer op het bedrijventerrein of om specifieke bedrijfsorganisatorische acties en maatregelen.

Bedrijven(groepen) of andere private instellingen, evenals lokale en provinciale overheden of andere openbare instellingen die met een private partner samenwerken, kunnen deze steun genieten. De subsidies bedragen maximaal de helft van de uitvoeringskosten en zijn afhankelijk van de duur van het project (maximaal vier jaar).

### ► 4. Hoofdpijnen van een bedrijfsvervoerplan

Een BVP heeft tot doel de verplaatsingen (van personeel, bezoekers en goederen) in het kader van bedrijfsactiviteiten naar duurzame mobiliteit te doen evolueren, zodat ze zowel economisch verantwoord als sociaal en milieutechnisch aanvaardbaar verlopen. Concreet wil het aanzetten tot actie, om:

- rationeel voertuiggebruik aan te moedigen;
- gebruik van milieuvriendelijker vervoerwijzen (fietsen, lopen, openbaar vervoer) te bevorderen.

Een BVP doorloopt doorgaans de volgende fasen:

- opstarten van het project;
- analyse van het bedrijfsprofiel;
- enquête onder het personeel;
- maatregelen voorstellen;
- maatregelen uitvoeren;
- maatregelen bewaken, beoordelen en eventueel bijsturen.

Voor de hiernavolgende gedetailleerde beschrijving van deze fasen dienden verschillende naslagwerken als richtsnoer (zie 6. *Naslagwerken en nuttige websites*). Als verduidelijking wordt tevens een concreet voorbeeld uit het OCW-bedrijfsvervoerplan gegeven. De invulling van deze fasen is dus geen vast gegeven, maar hangt van de specifieke situatie van het bedrijf af.

## ► 5. Beknopte samenvatting van de fasen van een bedrijfsvervoerplan

### 5.1 Opstarten van het project

Het is van **essentieel belang** dat de directie van bij het opstarten overtuigd is van het nut van een BVP en het project steunt. Zij moet ook bij de keuze van de voorgestelde maatregelen worden betrokken, zodat zij in dit stadium al de haalbaarheid (bijvoorbeeld uit financieel oogpunt) en de aanvaardbaarheid van de beoogde acties kan beoordelen.

Bij het opstarten van het project worden de hiernavolgende acties ondernomen.

- **Doelstellingen vastleggen.** De doelstellingen worden bepaald op basis van de specifieke kenmerken of problemen van een bedrijf en kunnen dus zeer verschillend zijn. Zo kan een bedrijf met een tekort aan parkeergelegenheid als doel stellen, het aantal woon-werkverplaatsingen met de auto met 10 % te verminderen.

Een te bereiken doel voor het OCW was de bereikbaarheid van de drie vestigingen met zachte en openbaarvervoerwijzen te verbeteren.

- **Een werk- en/of stuurgroep vormen.** De samenstelling van deze organen voor de begeleiding van het project is vrij, maar het is gewenst dat alle belangrijke actoren van binnen en buiten het bedrijf die van ver of van dichtbij met het BVP te maken hebben erin vertegenwoordigd zijn. Ze worden bij voorkeur gevormd door vertegenwoordigers van de bestuursorganen, van de werknemers, van plaatselijke overheden, van openbaarvervoerbedrijven, enz.

De stuurgroep in het OCW was samengesteld uit de directie, de ondernemingsraad, vertegenwoordigers van het personeel en de afdeling Mobiliteit, die het project coördineerde en het vooronderzoek verrichtte. Bij het onderzoek naar de concrete uitvoering van voorgestelde maatregelen werd bilateraal contact opgenomen met plaatselijke overheden en de MIVB.

- **Een werkplan opstellen.** Dit omvat een tijdschema, een beschrijving van technische en informatiefasen en een raming van de gevraagde inspanning.

## Bedrijfsvervoerplannen

Al deze elementen worden vastgelegd in een basisdocument. Zodra het door de werk- en/of stuurgroep en de bedrijfsleiding is goedgekeurd, kan het project echt van start gaan.

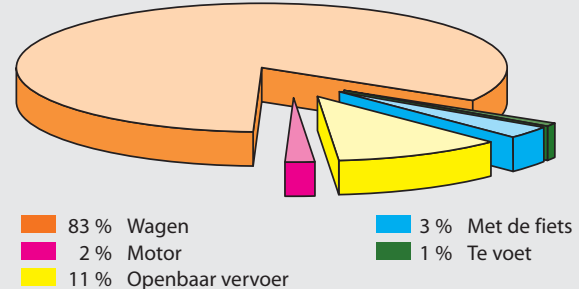
Deze fase bepaalt het verdere verloop van het onderzoek. Het is dus van essentieel belang dat de betrokken partijen in deze fase een consensus over de doelstellingen van het project bereiken.

### 5.2 Analyse van het bedrijfsprofiel

De tweede fase heeft tot doel het huidige bedrijfsprofiel te analyseren. Dat gebeurt op basis van het mobiliteits- en het bereikbaarheidsprofiel.

Het **mobilitieitsprofiel** is een volledige beschrijving van alle gewoonten voor het woon-werkverkeer en eventuele dienstverplaatsingen in het bedrijf (aantal, vertrekpunt en bestemming, tijdstippen, vervoerwijzen, enz.). Om over zo nauwkeurig mogelijke gegevens te kunnen beschikken, zal meestal een enquête onder de bedrijfsmedewerkers nodig zijn (zie 5.3).

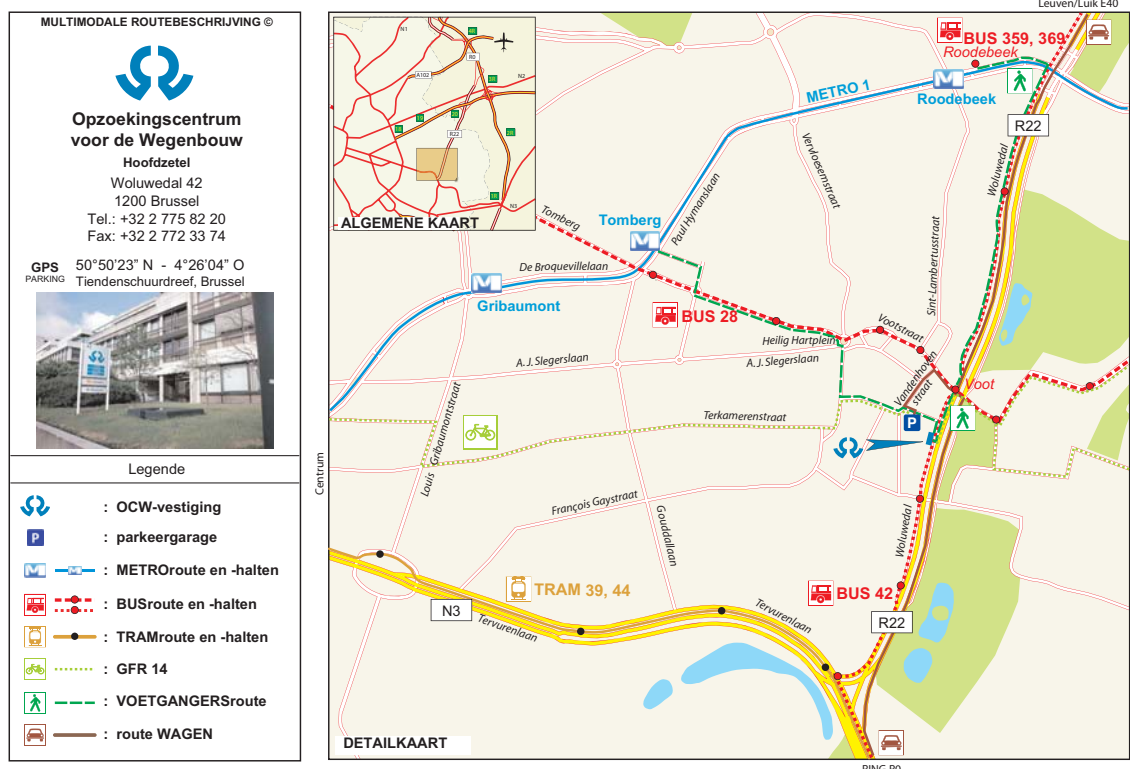
Uit de enquête in het OCW kon bijvoorbeeld de vervoerwijzeverdeling voor de dagelijkse woon-werkverplaatsingen in 2008 worden berekend.



Het **bereikbaarheidsprofiel** beschrijft alle elementen die de bereikbaarheid van het bedrijf beïnvloeden. Deze limitatieve beschrijving gaat over zowel de externe (buslijnen, wegennet, enz.) als de interne factoren (parkeergelegenheid, verplaatsingsvergoedingen, enz.) die de gegenereerde verplaatsingen direct of indirect beïnvloeden.

Deze informatie kan ook worden gebruikt om een **volledige bereikbaarheidskaart** op te stellen, met nuttige gegevens over alle vervoerwijzen waarmee het bedrijf kan worden bereikt. Een dergelijke kaart heeft voornamelijk tot doel de bereikbaarheid van het bedrijf voor bezoekers en/of leveranciers te verbeteren.

Vanzelfsprekend moeten deze gegevens geregeld worden geverifieerd en waar nodig geactualiseerd, zodat de informatie steeds up-to-date is.



Op basis van het bereikbaarheidsprofiel van het OCW is voor elke vestiging een multimodale bereikbaarheidskaart opgesteld. Deze kaarten worden geregeld bijgewerkt. Ze worden systematisch bij uitnodigingen voor vergaderingen en evenementen in het Centrum gevoegd en zijn ook nuttig voor OCW-medewerkers die willen uitzoeken hoe ze bijvoorbeeld met het openbaar vervoer een andere vestiging kunnen bereiken.

Deze kaarten kunnen op de OCW-website [www.ocw.be](http://www.ocw.be) (onder *Bereikbaarheid*) worden geraadpleegd.

Ten slotte kunnen de gegevens die voor de analyse van het bedrijfsprofiel in het kader van een BVP zijn verzameld, ook voor de federale «*Diagnostiek woon-werkverkeer*» (zie 3.1) worden benut.

### 5.3 Enquête onder het personeel

Vooraleer maatregelen voor te stellen, dient in een enquête naar het oordeel en de verwachtingen van het personeel over mogelijke acties te worden gepeild. Een grondige analyse van de antwoorden maakt het mogelijk bepaalde maatregelen met cijfers te onderbouwen of te ontcrachten.

## Bedrijfsvervoerplannen

Bij het opstellen van de vragenlijst moet rekening worden gehouden met de specifieke mogelijkheden van het bedrijf. Het heeft immers geen zin een mening te vragen over maatregelen waarvan op voorhand geweten is dat ze niet haalbaar zijn.

Om het aantal enquêtes onder het personeel te beperken, kunnen met deze vragenlijst ook gegevens voor het mobiliteitsprofiel van de werknemer (zie 5.2) en zelfs voor de federale «*Diagnostiek woon-werkverkeer*» (zie 3.1) worden verzameld.

Het OCW heeft een enquête onder alle personeelsleden gehouden, om hun mobiliteitsprofiel te kunnen bepalen.

### Vraag 12

Komt u regelmatig (minstens éénmaal per week) met een ander vervoermiddel naar het werk dan het vervoermiddel dat u in de voorgaande vraag hebt vermeld? Zo ja, welk (meer dan één antwoord mogelijk).

- Ja
  - Eigen wagen (alleen)
  - Bedrijfswagen (alleen) of bestelwagen van het OCW (alleen)
  - Eigen wagen (met collega's van het werk)
  - Eigen wagen (met familieleden, kennissen, enz.)
  - Bedrijfswagen (met anderen) of bestelwagen van het OCW (met anderen)
  - Trein
  - Tram, bus, metro
  - Motor
  - Bromfiets
  - Fiets
  - Te voet
  - Andere (rollerskates, step, enz.)
- Neen

In dezelfde vragenlijst werden de OCW-medewerkers naar hun mening over een reeks mogelijke maatregelen gevraagd.

Initiatief	Haalbaar?			
	Zeker	Waarschijnlijk wel	Waarschijnlijk niet	Zeker niet
Gemeenschappelijke wagen van het bedrijf, dit wil zeggen een bedrijfswagen die enkel overdag voor dienstverplaatsingen wordt gebruikt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informereren over carpooling	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Goede parkeergelegenheid voor carpoolers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Thuiskomstgarantie bieden, zodat een carpooler steeds zeker is dat hij thuis geraakt (bv. wanneer de chauffeur ziek is)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informereren over alternatieven met het openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aantrekkelijker vergoeding voor het gebruik van het openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pendeldienst tussen het station en de werkplaats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Niet-persoonsgebonden treinabonnement voor lange dienstverplaatsingen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verbetering van het openbaar vervoer (stiptheid, dienstregeling, overstappen, comfort)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zitplaats in trein en bus waarborgen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meebetalen in het parkeergeld aan multimodale knooppunten zoals trein- en metrostations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Betere fietsinfrastructuur (fietsenstalling, douches, kleedhokken, reparatiemateriaal)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hogere fietsvergoeding	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meebetalen in de aanschaf van een (plooi)fiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Veiliger fietspaden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bedrijfswagen inruilen voor vergelijkbare voordelen in natura	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mogelijkheid om thuis te werken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>





## Bedrijfsvervoerplannen

### 5.4 Maatregelen voorstellen

Op basis van de analyse van het bedrijfsprofiel, aangevuld met de gegevens uit de enquête onder het bedrijfspersoneel, kan een reeks maatregelen voor het mobiliteitsmanagement in het bedrijf worden voorgesteld. Dat is het ontwerp-actieplan.

Voor elke vervoerwijze in het bedrijf wordt een reeks maatregelen uitvoerig voorgesteld en grondig geanalyseerd. De algemene en financiële voor- en nadelen voor zowel de werkgever als de werknemer worden afgewogen. Uit de enquête kan ook het aantal werknemers dat voorstander van een bepaalde maatregel is, worden bepaald.

Het OCW heeft een twintigtal mogelijke maatregelen geanalyseerd, bijvoorbeeld autodelen.

AUTODELEN			
		Werknemers	OCW
Algemeen	<b>Voordelen</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen eigen wagen voor woonwerk- en dienstverplaatsingen meer nodig</li> <li>- Carpooling wordt gemakkelijker</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedrijfsactiviteiten genereren minder milieuhinder</li> <li>- Extra voordeel voor het personeel, goed voor het imago</li> <li>- Tevredenheid van het personeel</li> </ul>
	<b>Nadelen</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bijkomende handelingen voor reservering</li> <li>- Risico dat er geen voertuig beschikbaar is</li> <li>- Verlies van onafhankelijkheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meer bezette parkeerplaatsen</li> <li>- Beheer van reserveringen</li> </ul>
Financieel	<b>Baten</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Minder onkosten voor verplaatsingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen</li> </ul>
	<b>Kosten</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Met bedrijfs- of leasingwagen:</i> kosten voor de aankoop of het leasen</li> <li>- <i>Cambiosysteem:</i> afhankelijk van het aantal afgelegde kilometers en van de gebruiksduur</li> </ul>
Te bepalen		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor elke vestiging: kiezen tussen de aankoop van een of meer voertuigen of Cambiosysteem.</li> <li>- Gebruiksvoorwaarden (enkel dienstverplaatsingen).</li> <li>- Voorrangsregels voor de reservering.</li> <li>- Wat te doen wanneer geen voertuig(en) beschikbaar is/zijn?</li> </ul>	
<b>Aantal geïnteresseerde bestuurders: minimaal 7 en maximaal 24 op een totaal aantal van 110 werknemers.</b>			

## 5.5 Maatregelen uitvoeren

Vooraleer de maatregelen uit te voeren, dient het ontwerp-actieplan met alle betrokken interne en externe partners te worden besproken. Concreet betekent dit:

- in de overlegorganen (zie 5.1) met de beslissers onderhandelen over concrete maatregelen en verbintenissen die aan de uitvoering van het BVP kunnen bijdragen;
- de maatregelen (opnieuw) bij de werknemers toetsen;
- met externe partners zoals openbaarvervoerbedrijven, plaatselijke overheden, enz. overleggen hoe bepaalde maatregelen concreet kunnen worden uitgevoerd of hun toestemming/medewerking ervoor vragen.

Een en ander leidt tot een actualisering en verdere uitwerking van het ontwerp-actieplan, om uit te monden in een concreet uitvoeringsplan.

Ten slotte wordt het plan volgens het vastgelegde tijdschema geleidelijk uitgevoerd.

Opdat zoveel mogelijk werknemers zich bij het BVP betrokken zouden voelen, moet het evenwichtig zijn samengesteld. Als het over meerdere vestigingen gaat, moeten de maatregelen bovendien zo homogeen mogelijk worden gespreid. Dat is echter niet steeds mogelijk, omdat de noden van de vestigingen (bijvoorbeeld afhankelijk van de bereikbaarheid) kunnen verschillen.

In het OCW hebben de ondernemingsraad en het directiecomité de voorgestelde maatregelen grondig geanalyseerd en uiteindelijk de prioriteiten voor de uitvoering bepaald. Een eerste concrete maatregel was bijvoorbeeld het afsluiten van een zogenoemde derdebetalersregeling met de NMBS, zodat werknemers die dagelijks met de trein (eventueel in combinatie met een bus of tram van TEC, De Lijn of MIVB) naar het werk reizen, dat gratis kunnen doen.

The screenshot shows the SNCB website interface. The main navigation bar includes 'Home', 'Europe', 'Marchandises', 'Corporate', 'Groupe', and 'WebTV'. The user is logged in as 'NL | DE | EN'. The page title is 'Entreprises > Transport domicile-travail > Contrat de tiers payant'. The main heading is 'CONTRAT TIERS PAYANT'. Below this, there is a section titled 'SIMPLIFICATION DES FORMALITES ADMINISTRATIVES' with a sub-heading 'CONTRAT TIERS PAYANT EN LIGNE'. The text explains that with this contract, administrative interventions are simplified and direct. A sidebar on the left contains links for 'Acheter en ligne', 'Consultez les horaires', 'Combien coûte votre voyage?', and 'Newsletter'.

The screenshot shows the NMBS website interface. The main navigation bar includes 'Home', 'Europa', 'Goederen', 'Corporate', 'Group', and 'WebTV'. The user is logged in as 'FR | DE | EN'. The page title is 'Bedrijven > Woon-werkverkeer > 3e betaler overeenkomst'. The main heading is 'DERDE BETALEROVEREENKOMST'. Below this, there is a section titled 'ONLINE CONTRACT DE BETAALER' with a sub-heading 'VEREENVOUDIGING VAN UW ADMINISTRATIE'. The text explains that with this contract, administrative interventions are simplified and direct. A sidebar on the left contains links for 'Koop je ticket online', 'Dienstregelingen', 'Hoeveel kost je reis?', and 'Nieuwsbrief'.

## Bedrijfsvervoerplannen

### 5.6 Maatregelen bewaken, beoordelen en bijsturen

Een BVP is een cyclisch proces, dat niet eindigt met de omzetting van de maatregelen in concrete acties. De uitvoering moet op drie niveau's worden bewaakt.

#### 1. Informatieverspreiding en permanente bewustmaking

Het spreekt vanzelf dat alle maatregelen van het vervoerplan aan het personeel moeten worden meegedeeld. De meeste personeelsleden hebben meegewerkt aan de mobiliteitsenquête voor het BVP en hebben in ruil het recht over de resultaten te worden geïnformeerd.

Permanente bewustmaking door hen informatie te sturen over carpooling, recente ontwikkelingen in de fiscale wetgeving om het fietsgebruik aan te moedigen, enz. houdt hun betrokkenheid bij het BVP gaande.

#### 2. Bewaking van de praktische uitvoering

Dit betekent:

- toezien op de uitvoering van de eerste reeks maatregelen;
- het dagelijks organiseren van de uitvoering;
- het uitwerken van het vervoerplan;
- het plan waar nodig bijsturen;
- het plan uitbreiden naar andere acties, vestigingen of doelgroepen.

Via het intranet worden de OCW-medewerkers geregeld geïnformeerd over de voortgang van het BVP en over concrete acties die zijn genomen of binnen een bepaalde tijd zullen worden genomen.



### 3. *Permanente evaluatie van het BVP*

De permanente evaluatie kan betrekking op:

- de uitvoering van de maatregelen volgens het vastgelegde tijdschema;
- de manier waarop maatregelen in het bedrijf in concrete acties worden omgezet;
- de resultaten van het vervoerplan ten aanzien van de vastgelegde doelstellingen;
- de doeltreffendheid van de maatregelen en de eventuele bijsturing.

## ► 6. Naslagwerken en nuttige websites

Voor algemeen advies kunt u steeds bij de auteur van dit dossier terecht. Daarnaast bieden de hiernavolgende naslagwerken en websites nuttige informatie bij het opstellen van een BVP:

- *Methodologische gids voor bedrijfsvervoerplannen, woon-, werk- en dienstverplaatsingen* van BIM, TRAJECT en het «Institut wallon de développement économique et social et d'aménagement du territoire» asbl (2002);
- *Entreprises et déplacements des personnes, mesures et partenaires*, UWE (2003);
- *Plan de déplacement d'entreprises: accédez à la gestion de la mobilité*, UWE (2007);
- *Réaliser un plan de déplacements entreprise, guide à destination des chefs de projet*, ADEME Editions (2008).

Een ander handig hulpmiddel voor de selectie van mogelijke maatregelen is de TOOLBOX die u via het webadres [www.mobilitymanagement.be](http://www.mobilitymanagement.be) kunt raadplegen.

Voor Vlaanderen biedt het digitale platform Mobimix ([www.Mobimix.be](http://www.Mobimix.be)) wagenparkbeheerders, inkopers, mobiliteitscoördinatoren en andere vakmensen heldere informatie voor ecologisch rijden, duurzaam wagenparkbeheer, fiscaliteit, mobiliteitsbudget, slimme logistiek en mobiliteitsmanagement.

Bovendien vindt u op de websites van de gewestelijke overheden algemene en soms zelfs specifieke informatie over bedrijfsvervoerplannen (actualiteit, verplichtingen, betrokken organisaties, voorbeelden, contacten, enz.):

#### **Vlaams Gewest**

[www.mobiliteitsmanagement.be/ndl/bvplan/intro.htm](http://www.mobiliteitsmanagement.be/ndl/bvplan/intro.htm)

#### **Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

[www.mobielbrussel.irisnet.be/partners/bedrijven/bedrijfsvervoerplan](http://www.mobielbrussel.irisnet.be/partners/bedrijven/bedrijfsvervoerplan)

#### **Waalse Gewest**

[www.mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/planification\\_realisations/pde/](http://www.mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/planification_realisations/pde/)

Alle informatie om het verplichte verslag voor de federale «*Diagnostiek woon-werkverkeer*» op te stellen en de tot nog toe gepubliceerde rapporten kunt u op de website van de FOD Mobiliteit en vervoer ([www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be) – rubriek *Mobiliteit*) raadplegen.

## Bedrijfsvervoerplannen

### ► 7. Conclusie

De federale en gewestelijke verplichtingen tot het opstellen van een federale «*Diagnostiek woon-werkverkeer*» resp. een bedrijfsvervoerplan nopen bedrijven ertoe de gewoonten van hun personeel voor zowel de woon-werk- als de dienstverplaatsingen onder de loep te nemen. In de toekomst zullen deze verplichtingen nog strenger worden (bijvoorbeeld in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest), zodat steeds meer bedrijven eraan zullen moeten voldoen.

Veeleer dan deze verplichtingen als een vervelende dwingende maatregel af te doen, moeten bedrijven ze aangrijpen om met de hulp van gespecialiseerde vakmensen en organisaties de vervoersproblematiek in hun vestiging(en) te analyseren en te begrijpen.

Zowel werkgevers als werknemers zullen op termijn baat hebben bij de maatregelen die in het kader van een BVP worden voorgesteld en uitgevoerd. Voor bedrijven helpen zij immers de bereikbaarheid, de aantrekkingskracht voor niet-gemotoriseerde kandidaten en het imago te verbeteren. Voor werknemers helpen zij de verplaatsingskosten te verminderen, het reiscomfort te verhogen, enz.

In de 21<sup>e</sup> eeuw vormen duurzame ontwikkeling en mobiliteit belangrijke uitdagingen. Dit soort van onderzoek naar bedrijfsverplaatsingen kan er ongetwijfeld toe bijdragen. Alle bedrijven moeten dan ook tot dergelijk onderzoek worden aangemoedigd, ongeacht of zij onder de federale of gewestelijke verplichtingen vallen.

### ► Contact

Olivier Van Damme  
Afdeling *Mobiliteit*  
02 775 82 49  
[o.vandamme@brrc.be](mailto:o.vandamme@brrc.be)

#### Inhoud

1.	Inleiding	2
2.	Definitie	2
3.	Algemeen wettelijk kader	3
3.1	Federaal niveau	3
3.2	Gewestelijk niveau	4
4.	Hoofdlijnen van een bedrijfsvervoerplan	6
5.	Beknopte samenvatting van de fasen van een bedrijfsvervoerplan	7
5.1	Opstarten van het project	7
5.2	Analyse van het bedrijfsprofiel	8
5.3	Enquête onder het personeel	9
5.4	Maatregelen voorstellen	12
5.5	Maatregelen uitvoeren	13
5.6	Maatregelen bewaken, beoordelen en bijsturen	14
6.	Naslagwerken en nuttige websites	15
7.	Conclusie	16