

NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 2.024

CRB 2017-0714 DEF
CCR 10

Gemeenschappelijke Raadszitting van 21 maart 2017

Federale diagnostiek woon-werkverkeer: verbetering van het ontwerp van vragenlijst 2017
en algemene aanbevelingen

x x x

2.773-1
2.880-1

Inbehandelingneming

In hun unaniem advies van 19 juli 2016 in het vooruitzicht van de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017 hebben de Raden zich ertoe verbonden de federale diagnostiek betreffende het woon-werkverkeer aan een onderzoek te onderwerpen. Dit onderzoek heeft als doel na te gaan in welke mate de doelstellingen van de diagnostiek worden bereikt en of de enquêteresultaten optimaal worden benut – en door wie –, waarbij bijzondere aandacht uitgaat naar de volgende punten:

- de quick wins die de fod Mobiliteit en Vervoer aan de betrokken ondernemingen heeft meegedeeld naar aanleiding van de resultaten van de enquête van 2014;
- het gebruik dat de verschillende bevoegdheidsniveaus en de openbare vervoermaatschappijen van de resultaten van de diagnostiek hebben gemaakt;
- de andere informatiebronnen met betrekking tot het woon-werkverkeer die zouden kunnen bijdragen aan de twee door de diagnostiek beoogde doelstellingen.

In zijn brief dd. 21 december 2016 (Bijlage 1) legde de heer François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, aan de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en aan de Nationale Arbeidsraad (hieronder de Raden genoemd) een adviesvraag voor over het ontwerp van vragenlijst 2017 (Bijlage 2) voor de diagnostiek woon-werkverkeer dat de fod Mobiliteit en Vervoer voorstelt op basis van de ervaring die hij tijdens de gegevensverzameling in 2014 heeft opgedaan. Met de voorgestelde aanpassingen wil de fod Mobiliteit en Vervoer enerzijds de toegevoegde waarde van de enquête verbeteren en anderzijds de administratieve lasten voor de ondernemingen en de administratie inperken.

De gemengde subcommissie Mobiliteit, die werd belast met dit dossier, is daartoe bijeengekomen op 28 november 2016, op 9 december 2016, op 10 en 16 januari 2017 en op 6, 14, 20, 24 en 28 februari 2017. Deze gemengde subcommissie bedankt de fod Mobiliteit en Vervoer voor de waardevolle hulp die hij heeft verstrekt en die haar in staat heeft gesteld zich met onderbouwde argumenten uit te spreken over het ontwerp van vragenlijst 2017. In het kader van het onderzoek van de diagnostiek heeft ze hoorzittingen gehouden met vakbondsvertegenwoordigers en met mobility managers van de bedrijven Elia, P&V, Ethias en Swift, met academici van de Université Saint-Louis en van de Universiteit van Antwerpen, met de fod Economie en met de verschillende openbare vervoermaatschappijen, t.w. de MIVB, De Lijn, de SRWT (Société régionale wallonne du transport pour le TEC) en de NMBS.

De gemengde subcommissie Mobiliteit heeft het onderstaande advies opgesteld, dat in twee delen uiteenvalt. Een eerste deel heeft betrekking op het ontwerp van vragenlijst 2017 in antwoord op de adviesvraag van minister Bellot, en een tweede deel op eigen initiatief bevat de aanbevelingen die uit de hoorzittingen zijn afgeleid.

Op basis van deze beraadslagingen heeft deze gemengde subcommissie het onderstaande advies opgesteld, dat op 21 maart 2017 door de gemengde plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

Advies

Voorafgaande opmerking

De Raden preciseren in de eerste plaats dat de opties die worden genomen in het kader van het voorliggende advies over de federale diagnostiek hun lopende besprekingen met betrekking tot het mobiliteitsbudget volledig onverlet laten.

1 Ontwerp van vragenlijst 2017

De Raden zijn verheugd dat ze worden geraadpleegd over het ontwerp van vragenlijst 2017, zoals ze hadden gevraagd in hun (hierboven vermelde) [unaniem advies dd. 19 juli 2016](#).

1.1 Deel 1: Identificatie van de vestigingseenheid en globale indeling van de werknemers

Wat het eerste deel van de vragenlijst betreft, hebben de Raden tijdens de hoorzittingen die werden gehouden in het kader van hun onderzoek van de federale diagnostiek vastgesteld dat de gegevensverzameling m.b.t. de externe werknemers een administratieve moeilijkheid met zich brengt, alsook een risico dat de gegevens niet van goede kwaliteit zijn. Dat komt doordat de werkgever vaak niet over de administratieve gegevens van de externen beschikt, aangezien er geen arbeidsovereenkomst is tussen de externe werknemer en de werkgever.

Wat het cijfer B betreft, dat wordt gebruikt om de drempel van 30 werknemers per vestigingseenheid te bepalen, stellen de Raden voor dat de totaliteit van de externen, die onder de definitie¹ vallen, in aanmerking wordt genomen, zoals dat al het geval was tijdens de vorige diagnostieken. Niettemin stellen de Raden voor het aantal externe werknemers dat in aanmerking moet worden genomen om de vragenlijst te beantwoorden, te beperken tot minstens 40% van het cijfer B. De Raden stellen daartoe voor om een cijfer B' te creëren, dat het aantal externe werknemers weergeeft waarvoor de werkgever de vragenlijst dient te beantwoorden en dat gelijk is aan minstens 40% van de externen.

De Raden stellen tevens voor een nieuw cijfer C' te creëren, dat zou luiden als volgt: "de werknemers die werkelijk in de vestigingseenheid tewerkgesteld zijn, voor wie de enquête moet worden ingevuld: Werknemers (met inbegrip van minstens 40% van de externen) die minstens de helft van hun werkdagen in deze vestigingseenheid aanvangen en eindigen (ook al doen ze beroepsverplaatsingen vanuit de vestigingseenheid)".

De aanvullende inlichtingen alsook de FAQ (Frequently Asked Questions) moeten in die zin worden aangepast.

¹ Definitie van de fod Mobiliteit en Vervoer: Een externe werknemer is een werknemer die aanwezig is in de vestigingseenheid, maar tewerkgesteld is door een andere werkgever, en die minstens 50% van zijn arbeidstijd in de vestigingseenheid presteert.

Tot slot vragen de Raden dat de zin boven de tabel met aanvullende inlichtingen als volgt wordt aangepast: "Alle volgende vragen hebben betrekking op de werknemers van het cijfer C' ". Vanuit hetzelfde oogpunt vragen de Raden om, vanaf deel 2 van de vragenlijst, het cijfer C te vervangen door C' op alle andere plaatsen waar dat laatste nu wordt vermeld.

Voorts wijzen de Raden erop dat de volgende vraag betreffende het cijfer B op verschillende manieren kan worden geïnterpreteerd: "Enkel de externen die 50% of meer van hun arbeidstijd in de vestigingseenheid presteren, moeten worden vermeld". Aangezien de federale diagnostiek woon-werkverkeer een momentopname van de mobiliteit van de onderneming op 30 juni vormt, is de periode die in aanmerking moet worden genomen voor de berekening van de helft van de gepresteerde arbeidstijd immers niet duidelijk. De Raden bevelen de betrokken ondernemingen aan de regel van 50% van de arbeidstijd met gezond verstand toe te passen, m.a.w. rekening te houden met de externe werknemers die zich minstens één dag op twee naar de vestigingseenheid begeven. Deze interpretatiewijze van het cijfer B zou moeten worden gepreciseerd in de vragenlijst van de enquête en in de FAQ.

1.2 Deel 2: Organisatie van de arbeidstijd

Wat het deel over de organisatie van de arbeidstijd betreft, nemen de Raden er akte van dat dit deel ongewijzigd is gebleven t.o.v. 2014, toen het al werd vereenvoudigd.

1.3 Deel 3: Verplaatsingswijze van de werknemers, met uitsplitsing volgens woonplaats

De categorie "fiets" uitbreiden met "of elektrische fiets (speed pedelec inbegrepen)"

De Raden stemmen in met het voorstel van de fod Mobiliteit en Vervoer om aan de categorie fiets "of elektrische fiets (speed pedelec inbegrepen)" toe te voegen, teneinde de plaats van de elektrische fietsen in de modale verdeling van de woon-werkverplaatsingen te verduidelijken. Ze zijn van oordeel dat het interessant zou zijn afzonderlijke statistieken te hebben over de elektrische fiets, maar dat het voor de werkgevers moeilijk is de verschillende soorten fietsen van elkaar te onderscheiden.

De facultatieve uitsplitsing naar geslacht opnemen in het BVP

De Raden nemen er akte van dat de uitsplitsing van de verplaatsingswijze naar geslacht facultatief blijft. In dat verband wijzen de Raden erop dat deze facultatieve uitsplitsing naar geslacht in de federale diagnostiek woon-werkverkeer niet was overgenomen in de vragenlijst van het Bedrijfsvervoerplan (BVP) van het Brussels hoofdstedelijk gewest. De Raden dringen erop aan dat alle vragen van de federale diagnostiek wel degelijk worden overgenomen in de vragenlijst die de Brusselse ondernemingen met meer dan 100 werknemers moeten invullen.

De drie categorieën bus/tram/metro in punt 3.1 samenvoegen

De Raden stellen vast dat in de punten 3.1, 3.2 en 3.3 een onderscheid wordt gemaakt tussen de categorieën “tram, bus of metro De Lijn”, “tram, bus of metro TEC” en “tram, bus of metro MIVB”.

Ter wille van de administratieve vereenvoudiging voor de ondernemingen stellen de Raden voor dat deze drie categorieën voor punt 3.1 worden samengevoegd tot één categorie “tram, bus of metro”. Deze drie categorieën houden immers een administratieve last in voor de ondernemingen, die niet rechtstreeks via administratieve weg over deze gegevens beschikken. Welnu, aangezien door de werknemers via de informaticatool van de fod Mobiliteit en Vervoer een uitsplitsing van de verplaatsingswijze volgens de postcode van de woonplaats wordt verstrekt, zou het voor de fod Mobiliteit en Vervoer mogelijk zijn de uitsplitsing TEC/MIVB/De Lijn via deze weg bij benadering te berekenen. Bovendien zijn er voor de openbare vervoermaatschappijen verschillende manieren om hun marktaandeel te kennen.

Voorts vragen de Raden om het onderscheid tussen de drie categorieën “tram, bus of metro De Lijn”, “tram, bus of metro TEC” en “tram, bus of metro MIVB” te behouden in de vragenlijst van het Bedrijfsvervoerplan die de Brusselse ondernemingen met meer dan 100 werknemers moeten invullen. Het is immers nuttig het onderscheid te maken voor de ondernemingen die dicht bij haltes van het openbaar vervoer van minstens twee verschillende gewestelijke maatschappijen gevestigd zijn (en meer bepaald in Brussel).

De Raden herinneren eraan dat in de informaticatool van de fod Mobiliteit en Vervoer waarmee de werknemers kunnen worden bevraagd, reeds het punt 3.2 is opgenomen met een onderscheid tussen de categorieën “tram, bus of metro De Lijn”, “tram, bus of metro TEC” en “tram, bus of metro MIVB”, een punt dat verplicht moet worden ingevuld door minstens 40% van de werknemers. De Raden vragen ook punt 3.3 met een onderscheid tussen de drie bovenvermelde categorieën te integreren in de tool van de fod Mobiliteit en Vervoer, want de werknemer is volgens hen het best geplaatst om te preciseren welke openbare vervoermaatschappij hij gebruikt.

Punt 3.3 net als punt 3.2 verplicht maken via de informaticatool

De Raden nemen er akte van dat de trein wordt toegevoegd als vervoermiddel voor het voor- of natraject. Ze stellen vast dat de fod Mobiliteit en Vervoer voorstelt het facultatieve punt 3.3 over het voor- en natraject te behouden. Welnu, de Raden hebben in verschillende adviezen gewezen op het belang van multimodaal vervoer om de doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid te bereiken². Vanuit dat oogpunt stellen de Raden voor punt 3.3 (net als punt 3.2) verplicht te maken voor minstens 40% van de werknemers. Deze wijziging kan echter alleen worden doorgevoerd als de fod Mobiliteit en Vervoer de informaticatool, waarmee de werknemers kunnen worden bevraagd over de punten 3.2 en 3.3, voor 30 juni 2017 gratis ter beschikking van de ondernemingen stelt.

² Advies van de CRB dd. 18 november 2015 over de basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid
Advies van de CRB en de NAR dd. 20 december 2016 over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2017

De Raden herinneren eraan dat ze in hun advies van 25 februari 2014³ verklaarden voorstander te zijn van de ontwikkeling van deze informaticatool door de fod Mobiliteit en Vervoer, waarmee de werklust van de ondernemingen zou kunnen worden beperkt.

De Raden vragen dat de overlegorganen binnen de onderneming worden ingelicht over de informaticatool (met inbegrip van de wijzigingen die erin worden aangebracht) en waarvoor deze wordt gebruikt. Door ook punt 3.3 te integreren in deze tool, zouden de ondernemingen nog des te efficiënter te werk kunnen gaan en ook de kwaliteit van de gegevens kunnen verbeteren. De tool in kwestie zal dus dienen als een echte gepaste, performante informatica-interface die makkelijk door de werknemers kan worden ingevuld. De Raden zijn van oordeel dat de antwoorden van de werknemers automatisch zouden moeten worden geïntegreerd in het elektronische enquêteformulier in zijn geheel, en niet in een Excelbestand dat de werkgever dan opnieuw nog zou moeten invoeren in het enquêteformulier. Om het invullen te vergemakkelijken, zou deze tool de werknemers bovendien in staat moeten stellen zich enkel uit te spreken over hun hoofdverplaatsingswijze indien ze geen voor- en/of natraject gebruiken.

De tool testen en aan de Raden voorstellen

De Raden vragen ook dat hun een betaversie van deze informaticatool wordt voorgesteld zodra deze is ontwikkeld en voordat hij ter beschikking van de ondernemingen wordt gesteld.

1.4 Deel 4: Bereikbaarheid van de vestigingseenheid en mobiliteitsproblemen

De titel van deel 4 meer coherent maken

De Raden merken op dat dit deel sinds 2014 sterk is geëvolueerd. Ze nemen er akte van dat deel 4 (bereikbaarheid) en deel 6 (mobiliteitsproblemen) van de vragenlijst 2014 werden samengevoegd. Ze vragen dat de titel van deel 4 meer coherent wordt geformuleerd, en wel als volgt: "4. Mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen van de vestigingseenheid".

De schaal meer coherent maken

De Raden vestigen er de aandacht op dat de formulering van de vragen in dit deel van het ontwerp van vragenlijst 2017 niet altijd coherent is en tot verwarring leidt. Zo staat voor de meeste rubrieken het cijfer "0" voor "helemaal geen probleem", terwijl voor de rubriek inzake de bereikbaarheid het cijfer "0" "helemaal niet bereikbaar" betekent. De Raden pleiten ervoor dat het cijfer "0" steeds aangeeft dat er geen probleem is en dat het cijfer "5" aangeeft dat er een probleem is. Daartoe moeten de formuleringen van het deel "Bereikbaarheid" worden herzien, zoals verder in dit advies wordt geïllustreerd. Bovendien betwijfelen de Raden de relevantie van het bestaan van een dergelijke schaal wanneer deze betrekking heeft op subjectieve vragen en wanneer ze door een enkele persoon wordt ingevuld, hetgeen vaak het geval is.

³ Advies van de CRB en de NAR dd. 25 februari 2014 betreffende de evaluatie van de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2011 en de voorgestelde verbeteringen voor 2014

De objectieve en subjectieve vragen van elkaar onderscheiden

De Raden hebben begrip voor de doelstelling van de fod Mobiliteit en Vervoer, die erin bestaat een beter afgelijnd idee te krijgen van de manier waarop de werkgevers de mobiliteitsproblemen, en in het bijzonder de bereikbaarheidsproblemen rond hun sites, evalueren. Niettemin vestigen ze er de aandacht op dat, afgezien van de rubriek betreffende de parkeerplaatsen, de meeste vragen subjectief zijn en bijgevolg een statistische interpretatie sterk bemoeilijken. Vaak beantwoordt de mobiliteitsverantwoordelijke of de dienst Human Resources immers deze subjectieve vragen, en hangt de evaluatie van de problemen bijgevolg enkel van die persoon af, terwijl de antwoorden van de ene tot de andere werknemer zeer verschillend kunnen zijn.

Om een mouw te passen aan de administratieve last die dit deel met zich brengt, enerzijds, en aan de gebrekkige betrouwbaarheid van de op deze wijze verzamelde gegevens, anderzijds, stellen de Raden voor een onderscheid te maken tussen, enerzijds, de objectieve vragen en de vragen die afhangen van de beoordeling van de werkgever, die door een enkele persoon kunnen worden ingevuld, en, anderzijds, de subjectieve vragen waarvoor het antwoord van elke werknemer van belang is. De Raden merken op dat de subjectieve vragen relevant zijn, aangezien ze helpen om een beeld te krijgen van de perceptie van de mobiliteitsproblemen waarmee de werknemers worden geconfronteerd. Ze stellen bijgevolg voor dat de subjectieve vragen (zie hieronder) eveneens worden geïntegreerd in de informaticatool, die de Raden aan de fod Mobiliteit en Vervoer vragen verder te ontwikkelen, en dat ze aldus rechtstreeks en individueel aan elke werknemer kunnen worden gesteld. De antwoorden op die vragen zouden vervolgens automatisch per onderneming worden geaggregeerd via een gemiddelde dat automatisch in de rest van de enquête zou worden geïntegreerd.

Verder werken aan de ontwikkeling van de informaticatool waarmee de werknemers kunnen worden bevraagd

Dankzij deze werkwijze zou het mogelijk zijn de kwaliteit van de gegevens uit de federale diagnostiek te verhogen. De Raden vragen aan de minister van Mobiliteit om in de nodige menselijke en financiële middelen te voorzien om de ontwikkeling van de tool voort te zetten. De Raden stellen voor dat een responspercentage van minstens 40% van de werknemers wordt vereist (zoals in de punten 3.2 en 3.3). Wat het bereiken van dat responspercentage betreft, wijzen de Raden erop dat zowel de ondernemingen als de werknemers en hun vertegenwoordigers actoren zijn in het enquêteproces en ertoe kunnen aanzetten een zo hoog mogelijk responspercentage te halen. Indien het technisch en/of budgettair niet mogelijk blijkt deze vragen in de informaticatool voor 2017 te verwerken, dan stellen de Raden voor zich voor 2017 te beperken tot dezelfde modaliteiten als in 2014 (vakje aanvinken in geval van een probleem), aangezien een enkele persoon dit deel van de vragenlijst zal blijven invullen, maar er wel alles aan te doen opdat dit mogelijk is voor de uitgave van 2020 van de federale diagnostiek.

De zgn. subjectieve vragen, die volgens de Raden rechtstreeks aan de werknemers zouden moeten worden gesteld, worden hieronder weergegeven:

Fiets						
<i>Duid aan in welke mate de werknemers minder geneigd zijn de fiets te gebruiken door de onderstaande problemen. (0 = helemaal geen probleem, 5 = heel groot probleem)</i>						
	0	1	2	3	4	5
Er is onvoldoende fietsinfrastructuur in de omgeving van de vestigingseenheid						
De bestaande fietsinfrastructuur is ondermaats (slecht ontworpen fietspaden, wegdek in slechte staat...)						
Fietsen naar en van de vestigingseenheid is gevaarlijk						
De woon-werkafstand is te groot						
Het hoogteverschil is te groot						
Er zijn niet genoeg beveiligde fietsenstallingen						
Er zijn geen douches						
Er zijn geen kleedkamers						

Openbaar vervoer						
<i>Duid aan in welke mate de werknemers minder geneigd zijn het openbaar vervoer (trein, metro, tram, bus) te gebruiken door de onderstaande problemen. (0 = helemaal geen probleem, 5 = heel groot probleem)</i>						
	0	1	2	3	4	5
Het openbaar vervoer doet de halte te weinig aan						
De afstand tussen de vestigingseenheid en de haltes of het station is te groot						
De dienstregeling van het openbaar vervoer is niet aangepast aan het uurrooster						
Er zijn vertragingproblemen bij het openbaar vervoer						
De reistijden met het openbaar vervoer zijn te lang						
Het openbaar vervoer is niet veilig genoeg						
Het openbaar vervoer is niet comfortabel genoeg						
Er zijn niet genoeg plaatsen in het openbaar vervoer						
Er heerst een onveiligheidsgevoel tussen de vestigingseenheid en de haltes of het station						

Auto						
<i>Duid aan in welke mate de werknemers minder geneigd zijn de auto te gebruiken door de onderstaande problemen. (0 = helemaal geen probleem, 5 = heel groot probleem)</i>						
	0	1	2	3	4	5
De congestie (de files) is te groot						
De wegen zijn in slechte staat						
Er is te weinig parkeerplaats						

Allerlei						
<i>Duid aan in welke mate de onderstaande problemen op uw vestigingseenheid van toepassing zijn. (0 = helemaal geen probleem, 5 = heel groot probleem)</i>						
	0	1	2	3	4	5
De mobiliteitsproblemen tasten het welzijn van de werknemers aan						
De vestigingseenheid is moeilijk toegankelijk voor werknemers met beperkte mobiliteit						

Bereikbaarheid						
<i>Duid aan in welke mate uw vestigingseenheid gemakkelijk bereikbaar is met de verschillende vervoersmodi. (0 = helemaal niet bereikbaar, 5 = heel gemakkelijk bereikbaar)</i>						
	0	1	2	3	4	5
De vestigingseenheid is gemakkelijk bereikbaar met de auto						
De vestigingseenheid is gemakkelijk bereikbaar met het openbaar vervoer						
De vestigingseenheid is gemakkelijk bereikbaar met de fiets						
De vestigingseenheid is gemakkelijk bereikbaar te voet						

Aldus zouden de onderstaande vragen, die als objectief worden beschouwd of die van de beoordeling van de werkgever afhangen, volgens de Raden altijd door de werkgevers moeten worden ingevuld:

Parkeerplaatsen	Aantal
Auto's: voor de werknemers voorziene parkeerplaatsen op de vestigingseenheid of gehuurde plaatsen in de nabijheid van de ingang	
Fietsen: parkeerfaciliteiten die specifiek voor de werknemers ter beschikking zijn gesteld	
Bromfietsen en motorfietsen: parkeerfaciliteiten specifiek voor bromfietsen en motorfiets ter beschikking gesteld	

Allerlei						
<i>Duid aan in welke mate de onderstaande problemen op uw vestigingseenheid van toepassing zijn. (0 = helemaal geen probleem, 5 = heel groot probleem)</i>						
	0	1	2	3	4	5
De slechte toegankelijkheid van de vestigingseenheid bemoeilijkt het aanwerven van personeel						
De wetgeving over de terugbetaling van de woon-werkverplaatsingskosten is te ingewikkeld						
De wetgeving over de terugbetaling van de woon-werkverplaatsingskosten is te streng						

1.5 Deel 5: Mobiliteitsbeleid van de werkgever

Een enkel beleid in de onderneming

Aangezien in de meeste ondernemingen een algemeen mobiliteitsbeleid wordt toegepast, ongeacht de vestigingseenheid, stellen de Raden voor de mogelijkheid in te voeren om dit deel 5 slechts eenmaal in te vullen indien het mobiliteitsbeleid wel degelijk hetzelfde is voor alle vestigingseenheden, teneinde zo de administratieve last te verminderen. De Raden stellen voor boven de tabel van deel 5 de volgende zin te vermelden: "Vink dit vakje enkel aan indien het mobiliteitsbeleid identiek is voor alle vestigingseenheden van de onderneming". De werkgever zal evenwel de mogelijkheid moeten behouden om antwoorden te wijzigen voor elke vestigingseenheid indien blijkt dat sommige elementen van het mobiliteitsbeleid van een bijzondere site verschillend zijn. Elke wijziging van antwoord betreffende een bijzondere site zal dan op passende wijze worden meegedeeld en toegelicht aan de betrokken overlegorganen.

De Raden vestigen er de aandacht op dat de administratieve vereenvoudiging niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de gegevens die aan de overlegorganen moeten worden overgezonden. Daartoe vragen de Raden dat het feit dat de werkgever deel 5 slechts eenmaal heeft ingevuld voor alle vestigingseenheden samen, automatisch wordt vermeld in het verslag dat aan de overlegorganen voor advies zal worden voorgelegd.

Toevoeging van de fietsvergoeding en van de fietsbijstandsdiensten

De Raden nemen er akte van dat het bedrag van de fietsvergoeding werd toegevoegd aan het ontwerp van vragenlijst. Ze stellen voor "fietsbijstandsdiensten" toe te voegen in de laatste rubriek die betrekking heeft op de fiets, want dit is een systeem dat al in verschillende ondernemingen van toepassing is.

Vereenvoudiging van de mate van terugbetaling

Ze merken op dat de mate van terugbetaling (in % van de abonnementsprijs) van de kosten van het openbaar vervoer voor de woon-werkverplaatsingen eveneens werd toegevoegd. De Raden wijzen erop dat de werkgever niet altijd over dergelijke informatie beschikt, aangezien de mate van terugbetaling o.m. afhangt van de woon-werkafstand van elke werknemer. De Raden stellen bijgevolg een alternatieve formulering voor, met slechts drie categorieën voor de mate van terugbetaling:

- gratis voor de werknemer,
- voordeliger dan het minimum waarin wordt voorzien door cao 19octies⁴, maar niet gratis voor de werknemer,
- gelijk aan het minimum waarin wordt voorzien door cao 19octies.

⁴ Cao 19octies dd. 20 februari 2009 betreffende de financiële bijdrage van de werkgevers in de prijs van het vervoer van de werknemers, URL: <http://www.cnt-nar.be/CAO-COORD/cao-019-octies.pdf>

Dankzij dit voorstel zou het mogelijk zijn over gedetailleerde gegevens te beschikken over de mate van terugbetaling door de werkgever en zou tegelijk ook de administratieve last die voortvloeit uit het voorstel van de fod Mobiliteit en Vervoer worden verminderd. Bovendien vragen de Raden dat in de vragenlijst een linkverwijzing naar cao 19 octies wordt gemaakt, om deze gegevens gemakkelijker ter beschikking van de ondernemingen te kunnen stellen en om te vermijden dat ze zich tot hun respectieve sociale secretariaten moeten wenden.

Een rubriek “auto” toevoegen in deel 5 van de federale diagnostiek

De Raden wijzen erop dat in het ontwerp van vragenlijst 2017 de werkgeversbijdrage voor de woon-werkverplaatsingen met de privéauto ontbreekt, terwijl dit de vervoerwijze is die voor de woon-werkverplaatsingen in België het vaakst wordt gebruikt en het mobiliteitsbeleid van een onderneming alle vervoersmodi omvat die worden gebruikt om zich tussen de woon- en de werkplaats te verplaatsen. De Raden stellen dan ook voor om tussen de rubriek “Openbaar vervoer” en de rubriek “Carpooling” een rubriek toe te voegen die alle vragen bundelt met betrekking tot het mobiliteitsbeleid van de werkgever wat de auto betreft. Aangezien de fod Mobiliteit en Vervoer en de evaluatie van de diagnostiek door de Raden hebben aangetoond dat de vraag over het mobiliteitsbudget slecht was geïnterpreteerd, stellen de Raden voor de ondernemingen te bevragen over de maatregelen die het gebruik van de (bedrijfs)wagen voor de woon-werkverplaatsingen moeten ontraden. Deze rubriek zou de vragen in het ontwerp van vragenlijst 2017 betreffende de bedrijfswagens en het mobiliteitsbudget vervangen.

Auto			
Kilometervergoeding voor het gebruik van het privévoertuig in het kader van het woon-werkverkeer		= [.....] EUR/km of andere te vermelden:	
Aantal bedrijfswagens ⁵ (uitgezonderd dienstvoertuigen), waarvan elektrisch (niet-hybride)		= [.....]	= [.....]
Gemiddeld aantal met een bedrijfswagen afgelegde kilometers (<i>facultatief</i>)			
Gemiddelde CO ₂ -uitstoot van een bedrijfswagen (<i>facultatief</i>)			
<i>Gelieve de eerste optie aan te vinken indien het gaat om een maatregel die momenteel in voege is, de tweede optie indien de maatregel momenteel zowel niet in voege als niet gepland is en de derde optie indien het gaat om een maatregel die gepland is in de toekomst.</i>			
Ja	Neen	Plan	
			Strategie ter vermindering van het aantal afgelegde kilometers en/of van de CO ₂ -uitstoot van het wagenpark van de onderneming
Ja	Neen	Plan	Aanvullende voordelen voor de bezitters van een bedrijfswagen of voor de werknemers die hun privéwagens gebruiken voor hun woon-werkverkeer:
			- Toegang tot de parking in de onderneming of in de omgeving
			- Toegang tot een ontradingparking (met inbegrip van de parkings dicht bij een station)
			- Tankkaart

⁵ Een bedrijfswagen is een voertuig dat deel uitmaakt van het loonpakket van de werknemer (een “salariswagen”), of concreter, dat door de werkgever ter beschikking wordt gesteld en ook buiten de werkuren voor privédoeleinden mag worden gebruikt. Op die wagen is een belastbaar voordeel van alle aard van toepassing.

			Aanvullende voordelen om de bezitters van een bedrijfswagen het gebruik van dat voertuig voor hun woon-werkverkeer te ontraden:
			- Keuze van een minder duur automodel in ruil voor andere voordelen
			- Openbaar vervoer
			- Taxi
			- Terbeschikkingstelling van een fiets
			- Fietsverhuur
			- Car sharing
			- "Haardtoelage" of tussenkomst bij de kosten van een hypothecaire lening voor werknemers die dicht het werk wonen
			- Mogelijkheid geboden aan de werknemer om af te zien van zijn bedrijfswagen in ruil voor een equivalent in termen van brutoloon ⁶
			- Andere te vermelden:

De Raden stellen tevens voor om in de "diverse maatregelen" van deel 5 "Mobiliteitsbeleid van de werkgever" een binaire vraag toe te voegen met betrekking tot de multimodaliteit: "Is het mogelijk verschillende werkgeversbijdragen te cumuleren voor verschillende vervoersmodi die worden gebruikt in het kader van het woon-werkverkeer?"

De Raden nemen er akte van dat de fod Mobiliteit en Vervoer voorstelt om relevante maatregelen toe te voegen die al werden gevraagd door Leefmilieu Brussel (multimodaal bereikbaarheidsplan, organisatie van sensibiliseringsacties) en om maatregelen te schrappen waarvoor de resultaten moeilijk analyseerbaar zijn of die op te verschillende manieren kunnen worden geïnterpreteerd (bedrijfsverhuizing, vermindering van het aantal parkeerplaatsen). De Raden nemen er eveneens akte van dat de fod Mobiliteit en Vervoer verschillende wijzigingen van formuleringen voorstelt, o.a. wat de maatregelen inzake carpooling en de vervanging van de term "employé" door "travailleur" in de Franse versie van de vragenlijst betreft.

Enkel structureel telewerk in aanmerking nemen

Wat de rubriek "Telewerk" betreft, vragen de Raden dat enkel rekening wordt gehouden met structureel telewerk, en niet met occasioneel telewerk.

2 Onderzoek van de federale diagnostiek

Tijdens de hoorzittingen die plaatsvonden tussen november 2016 en februari 2017 hebben de Raden een onderzoek gewijd aan de drie kwesties die in hun unaniem advies dd. 19 juli 2016 werden aangestipt: de "quick wins" die door de fod Mobiliteit en Vervoer worden meegedeeld aan de ondernemingen, het gebruik van de resultaten van de diagnostiek door de verschillende bevoegdheidsniveaus en door de maatschappijen voor openbaar vervoer en, ten slotte, het bestaan

⁶ Vraag aan de fod Mobiliteit en Vervoer: Mocht, op het moment waarop de enquête naar de ondernemingen wordt verstuurd om deze in te vullen, een wetgevend kader zijn ingevoerd dat het mogelijk zou maken om af te zien van zijn bedrijfswagen in ruil voor een equivalent voordeel, dan zou deze formulering dienovereenkomstig moeten worden aangepast.

van andere relevante informatiebronnen m.b.t. het woon-werkverkeer die zouden kunnen bijdragen aan de twee doelstellingen die door de diagnostiek worden nagestreefd.

Gebleken is dat sommige vragen als te complex worden aanvoeld, dat de door de ondernemingen ingevulde gegevens het resultaat zijn van verschillende bronnen (administratieve gegevens, eventuele interne enquête, subjectieve perceptie...) en dat de kwaliteit van die gegevens niet altijd gewaarborgd is. De ondernemingen die niet over een mobility manager beschikken, ondervinden al bij al meer moeilijkheden om de enquête in te vullen. Voorts komen de personen die de enquête hebben ingevuld vaak tot de vaststelling dat de overheden en de openbare vervoermaatschappijen geen rekening houden met de mobiliteitsproblemen die ze via de enquête hadden gesignaleerd.

Bijgevolg sommen de Raden hieronder verschillende aanbevelingen op die uit hun onderzoek van de federale diagnostiek woon-werkverkeer naar voren zijn gekomen.

De federale diagnostiek, een “wake-up call” voor de discussie over het mobiliteitsbeleid

De Raden hebben kunnen vaststellen dat de federale diagnostiek de rol van “wake-up call” speelt wat de mobiliteitsproblematiek in de ondernemingen betreft, zowel voor de directie als voor de personeelsleden en hun vertegenwoordigers, en dat de diagnostiek het sociaal overleg op ondernemingsniveau rond dit thema stimuleert. Ze moedigen de overlegorganen van de ondernemingen aan om regelmatig aandacht te besteden aan de mobiliteitsproblematiek.

Een beperking van de administratieve last voor de ondernemingen

De hoorzittingen brachten de administratieve last aan het licht die de verplichte diagnostiek met zich brengt. De gegevensverzameling kan immers lang en complex blijken, meer bepaald in de ondernemingen die verschillende vestigingseenheden en/of een groot aandeel van externe werknemers hebben. Die moeilijkheden bij het verzamelen van de gegevens zou overigens schadelijk kunnen zijn voor de kwaliteit van de gegevens. Om dit te verhelpen, bevelen de Raden in deel 1 van dit advies de ontwikkeling van een zo intuïtief mogelijke tool voor het invullen van de enquête aan, die het mogelijk maakt dat de werknemers zelf de secties invullen die voor de werknemers bestemd zijn. De eventuele nieuwe vragen of wijzigingen van de vragenlijst zouden een reële meerwaarde moeten hebben in termen van bijdrage aan het mobiliteitsbeleid, terwijl erop moet worden toegezien dat de administratieve last voor de ondernemingen niet zwaarder wordt.

Resultaten op maat moeten worden meegedeeld aan de openbare vervoermaatschappijen

De Raden hebben ook kunnen vaststellen dat er bij de openbare vervoermaatschappijen een gebrek aan kennis is van de gebruiksmogelijkheden van de gegevens van de federale diagnostiek; voorts stelden ze vast dat van die gegevens te weinig gebruik wordt gemaakt om het vervoeraanbod te verbeteren. Om dit probleem aan te pakken en ervoor te zorgen dat de openbare vervoermaatschappijen de gegevens optimaal benutten, stellen de Raden een betere samenwerking tussen die laatste en de fod Mobiliteit en Vervoer voor. De Raden stellen de fod Mobiliteit en Vervoer voor om overleg tussen die actoren op te zetten en zullen de fod Mobiliteit en Vervoer daarbij ten volle steunen. De Raden roepen de openbare vervoermaatschappijen en de andere belanghebbende partijen op om de gegevens uit de federale diagnostiek te benutten om oplossingen te vinden voor de problemen die in de federale diagnostiek worden geïdentificeerd.

Een betere communicatie met de bevoegde overheden omtrent de mobiliteitsproblemen

De Raden betreuren dat de mobiliteitsproblemen die de ondernemingen tijdens de federale diagnostiek identificeren vaak weinig weerklank vinden en er zo te zien niet toe leiden dat oplossingen worden aangereikt. Bijgevolg pleiten de Raden voor een betere communicatie tussen de fod Mobiliteit en Vervoer, enerzijds en de bevoegde autoriteiten (hetzij op lokaal, hetzij op gewestelijk, of op federaal niveau), de NMBS en de gewestelijke openbare vervoermaatschappijen, anderzijds, omtrent de mobiliteitsproblemen die door de federale diagnostiek aan het licht worden gebracht.

Bespreking van de quick wins

De Raden menen dat het positief is voor het sociaal overleg binnen de onderneming dat de quick wins voortaan eerder aan de ondernemingen worden meegedeeld. Daartoe is het noodzakelijk dat de contactpersoon binnen de onderneming deze informatie systematisch aan de overlegorganen verzendt.

De Raden hebben kunnen opmerken dat de quick wins zoals die in 2014 werden ontwikkeld kennelijk onvoldoende geïndividualiseerd zijn, meer bepaald voor de grote ondernemingen die een “mobility manager” hebben aangesteld en die al een mobiliteitsbeleid hebben uitgestippeld.

De Raden drukken de wens uit dat de quick wins die in 2017 aan de ondernemingen worden overgezonden, het voorwerp kunnen zijn van een bespreking tussen hen en de fod Mobiliteit en Vervoer, in het vooruitzicht van de federale diagnostiek 2020.

De gegevens van de diagnostiek, toegevoegde waarde voor het academisch onderzoek

De Raden stellen vast dat de federale diagnostiek een van de vele gegevensbronnen is voor de analyse van de mobiliteitsproblemen, maar dat ze – net als het BVP in Brussel – uniek is, in die zin dat de bestudeerde eenheid het ondernemingsniveau is, dat niet alleen een factor vormt ter verklaring van de praktijken inzake vervoersmodi (parking, arbeidstijdregeling enz.), maar ook de plaats bij uitstek voor het optreden van de overheid rond de mobiliteit van de werknemers.

De Raden hebben vastgesteld dat de gegevens die voortvloeien uit de federale diagnostiek woon-werkverkeer een toegevoegde waarde hebben voor het academisch onderzoek en dat ze een aanvulling vormen op de andere statistische bronnen die inzake woon-werkverkeer beschikbaar zijn.

Steun aan de big data-projecten

De Raden steunen de “big data-initiatieven” die op Europees niveau worden overwogen, die alle telecomoperatoren ertoe zouden verplichten om, met inachtneming van de privacy, aan de overheden hun mobiele telefoongegevens ter beschikking te stellen. Deze gegevens kunnen, als aanvullende gegevensbron, nuttig zijn om de congestie te verminderen en multimodaal verkeer te stimuleren. Ten slotte wensen de Raden op de hoogte te worden gehouden van het verloop van de “big data-projecten” van de verschillende federale overheidsdiensten.

Bijlage 1

Conseil Central de l'Economie
Monsieur le Président Robert Tollet
17-21, avenue de la Joyeuse entrée
1040 Bruxelles.

Votre contact
Christophe Pauwels
Attaché
5B – casier 71
Tél. : 02/277.36.14
Fax. : 02/277.40.16
e-mail : christophe.pauwels@mobilite.fgov.be

Numéro d'entreprise. 0 308 357 852

métro : Rogier
train : Gare du Nord
arrêt de bus et de tram : Rogier
parking vélo gardé : Gare du Nord

Votre courrier du :

Vos références :

Nos références :

Annexe(s) : Bruxelles le :
2

21 DEC. 2016

Concerne: **Projet d'arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 29 octobre 2004 fixant le mode de collecte des informations pour la banque de données concernant les déplacements entre le domicile et le lieu du travail**

Monsieur le Président,

Par la présente, j'ai l'honneur de vous transmettre un projet d'arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 29 octobre 2004 fixant le mode de collecte des informations pour la banque de données concernant les déplacements entre le domicile et le lieu du travail.

Par ce projet de modification, un nouveau modèle de questionnaire du diagnostic sur les déplacements domicile-travail est proposé. Ce modèle a été conçu dans le but d'augmenter la plus-value et la pertinence de certaines questions posées, tout en limitant la charge de travail demandée aux entreprises soumises à l'obligation de compléter ce diagnostic de mobilité. Le questionnaire a également été mis à jour compte tenu des évolutions récentes en termes de politiques de mobilité.

Des avis ont déjà été communiqués par vos soins quant au questionnaire et ce dernier a déjà fait l'objet de modifications en raison de l'adoption de différents arrêtés ministériels.

Auriez-vous dès lors, l'amabilité de me communiquer votre avis quant au projet d'amendement de l'arrêté ministériel du 29 octobre 2004, avant le 1^{er} Mars 2017.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.



François Bellot
Ministre de la Mobilité

Bijlage 2

Bijlage aan het ministerieel besluit van tot wijziging van het ministerieel besluit van 29 oktober 2004 houdende vaststelling van de wijze waarop de gegevens ten behoeve van de databank inzake woon-werkverkeer worden opgevraagd.

Bijlage aan het ministerieel besluit van 29 oktober 2004 houdende vaststelling van de wijze waarop de gegevens ten behoeve van de databank inzake woon-werkverkeer worden opgevraagd.

Enquêteformulier (datum in te vullen)

Dit formulier is slechts een werkdocument voor de werkgever en dient niet direct verstuurd te worden naar de FOD Mobiliteit en Vervoer, uitgezonderd voorafgaande toestemming.

De gegevens dienen ingevoerd te worden via de internetapplicatie beschikbaar op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Toegestuurd na advies van (enkel aanduiden wat past) :	
<input type="checkbox"/>	de ondernemingsraad
<input type="checkbox"/>	het overlegcomité
<input type="checkbox"/>	de vakbondsafvaardiging ^I
<input type="checkbox"/>	of mededeling aan de werknemers ^{II}
gegeven op	<input type="text"/>
opgenomen in document met referentie	<input type="text"/>

Vestigingseenheidsnummer (KBO)
2. ____ . ____ . ____
Ondernemingsnummer (KBO)
0 ____ . ____ . ____

^I bij afwezigheid van ondernemingsraad (wet van 20/9/1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven, artikel 15) en overlegcomité (programmawet van 8/4/2003, artikel 167)

^{II} bij afwezigheid van ondernemingsraad en vakbondsafvaardiging (voornoemde wet van 20/9/1948, artikel 3)

1. Identificatie van de vestigingseenheid en globale indeling van de werknemers

De grijze vakjes worden op basis van de KBO-nummers automatisch aangevuld bij de invoering van de enquête op de website v/d FOD Mobiliteit en Vervoer:

Naam (KBO)		
Volledig adres van deze vestigingseenheid (KBO)		
Activiteitssector (KBO)		
Paritair comité ^{III}	Bedienden:	Arbeiders:
Overlegcomité (enkel publieke sector) ^{III}		

Werknemers	Totaal
Aantal werknemers toegewezen aan de vestigingseenheid (1) (RSZ-gegevens ter informatie)	= A
waarvan: - voltijds (RSZ)	
- deeltijds (RSZ)	
- seizoenarbeiders en tijdelijke werknemers (RSZ)	
Externe werknemers (2)	= B
Werknemers die werkelijk in de vestigingseenheid tewerkgesteld zijn (3) Werknemers (externen inbegrepen) die minstens de helft van hun werkdagen in deze vestigingseenheid aanvangen en beëindigen (ook al doen ze intussen dienstverplaatsingen)	= C

Alle volgende vragen hebben betrekking op de werknemers onder C

Bijkomende inlichtingen

(1) Het totaal (A) betreft de werknemers die op 30 juni (referentiedatum, te bepalen bij elke enquête) op grond van een arbeids- of leerovereenkomst of door een statuut tewerkgesteld zijn. Dit cijfer is afkomstig van de RSZ en wordt enkel ter informatie gegeven.

(2) Het totaal (B) betreft de werknemers aanwezig in de bovenvermelde vestigingseenheid, maar tewerkgesteld door een andere werkgever. Enkel de externen die 50% of meer van hun arbeidstijd in de vestigingseenheid presteren moeten worden vermeld. Het kan bijvoorbeeld gaan om door de Gemeenschap ter beschikking gestelde leerkrachten, gedetacheerd personeel, consultants, enz.

(3) Het totaal (C) betreft de werknemers, externen inbegrepen, die minstens de helft van hun werkdagen in deze vestigingseenheid beginnen en beëindigen. Dit totaal is dus niet noodzakelijk gelijk aan de som van (A) en (B).

Eventuele opmerkingen betreffende de identificatie van de vestigingseenheid en de indeling van de werknemers

Vul dit vakje bijvoorbeeld in indien de vestigingseenheid sinds 30/6/(referentiedatum, te bepalen bij elke enquête) verhuisd is, of om andere inlichtingen aan te geven over de vestigingseenheid en werknemers die in de enquête opgenomen zijn.

^{III} telkens enkel het voornaamste comité aangeven

Kantooradres contactpersoon mobiliteitsaspecten		
Naam		
Voornaam		
Contactadres	Straat	
	Huisnr.	
	Bus	
	Postcode	
	Gemeente	
tel.		
fax		
e-mail		

2. Organisatie van de arbeidstijd

<i>Beschrijving van het uurrooster van de werknemers : van maandag tot vrijdag</i>		<i>Aantal werknemers</i>
Vast uurrooster	Tijdens de spitsuren (6u30 tot 10u en 15u tot 19u)	
	Buiten de spitsuren	
Glijdend uurrooster		
Ploegenstelsel	2 ploegen	
Ploegenstelsel	3 ploegen	
Ploegenstelsel	Andere	
Onregelmatig uurrooster		
TOTAAL = (C)		
<i>Het totaal moet gelijk zijn aan het aantal werknemers (C).</i>		

3. Verplaatsingswijze van de werknemers

Een middel om deze gegevens te verzamelen kan zijn om een rondvraag te houden bij het personeel, waarbij de vertrouwelijkheid van de gegevens is gegarandeerd.

3.1 Hoofdverplaatsingswijze van de werknemers in de woon-werkverplaatsing (samenvattende tabel)

Samenvattende tabel met enkel de hoofdverplaatsingswijze, d.w.z. het vervoermiddel waarmee het grootste deel van het jaar de langste afstand in de woon-werkverplaatsing wordt gemaakt.

	Aantal werknemers		
	Totaal	Man (facultatief)	Vrouw (facultatief)
wagen, bestelwagen of vrachtwagen, alleen of met familieleden			
wagen, bestelwagen of vrachtwagen, met andere werknemers (op dezelfde of een andere vestigingseenheid tewerkgesteld)			
trein			
bus, tram of metro De Lijn (Vlaamse vervoersmaatschappij)			
bus, tram of metro TEC (Waalse vervoersmaatschappij)			
bus, tram of metro MIVB (Brusselse vervoersmaatschappij)			
collectief vervoer (minibus, autobus, autocar) georganiseerd door de werkgever			
fiets of elektrische fiets (speed pedelec inbegrepen)			
bromfiets of motorfiets			
te voet			
TOTAAL = (C)			

3.2 Hoofdverplaatsingswijze van de werknemers in de woon-werkverplaatsing volgens postcode van woonplaats

Tabel met de hoofdverplaatsingswijze (zoals in 3.1) gedetailleerd per postcode van woonplaats. Aan deze tabel kunnen extra rijen toegevoegd worden indien nodig. Ze moet **minstens voor 40%** van de werknemers ingevuld worden. Voor werknemers die in het buitenland wonen, gebruikt u de fictieve postcode 9876.

Postcode	Wagen ^{iv} , alleen of met familie	Wagen ^v , met andere werk- nemers	Trein	Bus, tram of metro De Lijn	Bus, tram of metro TEC	Bus, tram of metro MIVB	Collectief vervoer ^{vi} door werkgever	Fiets of elek- trische fiets	Brom- fiets of motor -fiets	Te voet	Aantal werknemers

^{iv} Wagen, bestelwagen of vrachtwagen

^v Wagen, bestelwagen of vrachtwagen

^{vi} Minibus, autobus, autocar

Postcode	Wagen ^{vii} , alleen of met familie	Wagen ^{viii} , met andere werk- nemers	Trein	Bus, tram of metro De Lijn	Bus, tram of metro TEC	Bus, tram of metro MIVB	Collectief vervoer ^{ix} door werkgever	Fiets of elek- trische fiets	Brom- fiets of motor -fiets	Te voet	Aantal werknemers
TOTAAL											

Eventuele opmerkingen over tabel 3.2

3.3 Eventuele verplaatsingswijze in het voor- en natraject (facultatief deel)

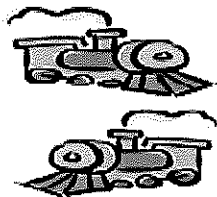
Duid hier de verplaatsingswijzen voor het voortraject en het natraject aan, die eventueel vóór en na de hoofdverplaatsingswijze zijn gebruikt en waarmee de grootste afstand wordt afgelegd van en naar de hoofdverplaatsingswijze, zie schema hieronder (dit is een facultatief deel, vooral nuttig voor personeelsleden die met het openbaar vervoer hun hoofdverplaatsing afleggen: werknemers die bijvoorbeeld met de wagen van deur tot deur rijden, hebben geen voortraject of natraject.)



Woonplaats



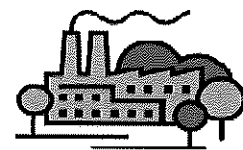
voortraject



hoofdverplaatsingswijze



natraject



Werk

	Voortraject Aantal werknemers	Natraject Aantal werknemers
wagen		
trein		
bus, tram of metro De Lijn (Vlaamse vervoersmaatschappij)		
bus, tram of metro TEC (Waalse vervoersmaatschappij)		
bus, tram of metro MIVB (Brusselse vervoersmaatschappij)		
collectief vervoer (<i>minibus, bus, autocar</i>) georganiseerd door de werkgever		
Fiets of elektrische fiets		
bromfiets of motorfiets		
te voet		
andere		
geen voor- of natraject (<i>bv. indien hoofdvervoer met de wagen van deur tot deur</i>)		
TOTAAL = (C)		

^{vii} Wagen, bestelwagen of vrachtwagen

^{viii} Wagen, bestelwagen of vrachtwagen

^{ix} Minibus, autobus, autocar

4. Bereikbaarheid van de vestigingseenheid en mobiliteitsproblemen

Parkeerplaatsen	Aantal
Wagens: voor de werknemers voorziene parkeerplaatsen op de vestigingseenheid of gehuurde plaatsen in de nabijheid van de ingang	
Fietsen: parkeerfaciliteiten die specifiek voor fietsers ter beschikking zijn gesteld	
Bromfietsen en motorfiets : parkeerfaciliteiten specifiek voor bromfietsen en motorfiets ter beschikking gesteld	

Fiets						
<i>Duid aan in welke mate de werknemers minder geneigd zijn de fiets te gebruiken door de onderstaande problemen. (0 = helemaal geen probleem, 5 = heel groot probleem)</i>						
	0	1	2	3	4	5
Er is onvoldoende fietsinfrastructuur in de omgeving van de vestigingseenheid						
De bestaande fietsinfrastructuur is ondermaats (slecht ontworpen fietspaden, wegdek in slechte staat, ...)						
Fietsen naar en van de vestigingseenheid is gevaarlijk						
De woon-werkafstand is te groot						
Het hoogteverschil is te groot						
Er zijn niet genoeg beveiligde fietsenstallingen						
Er zijn geen douches						
Er zijn geen kleedkamers						

Openbaar vervoer						
<i>Duid aan in welke mate de werknemers minder geneigd zijn het openbaar vervoer (trein, metro, tram, bus) te gebruiken door de onderstaande problemen. (0 = helemaal geen probleem, 5 = heel groot probleem)</i>						
	0	1	2	3	4	5
Het openbaar vervoer doet de halte te weinig aan						
De afstand tussen de vestigingseenheid en de haltes of het station is te groot						
De dienstregeling van het openbaar vervoer is niet aangepast aan het uurrooster						
Er zijn vertragingproblemen bij het openbaar vervoer						
De reistijden met het openbaar vervoer zijn te lang						
Het openbaar vervoer is niet veilig genoeg						
Het openbaar vervoer is niet comfortabel genoeg						
Er zijn niet genoeg plaatsen in het openbaar vervoer						
Er heerst een onveiligheidsgevoel tussen de vestigingseenheid en de haltes of het station						

Auto

Duid aan in welke mate de werknemers minder geneigd zijn de auto te gebruiken door de onderstaande problemen.
(0 = helemaal geen probleem, 5 = heel groot probleem)

	0	1	2	3	4	5
De congestie (de files) is te groot						
De wegen zijn in slechte staat						
Er is te weinig parkeerplaats						

Allerlei

Duid aan in welke mate de onderstaande problemen op uw vestigingseenheid van toepassing zijn
(0 = helemaal geen probleem, 5 = heel groot probleem)

	0	1	2	3	4	5
De mobiliteitsproblemen tasten het welzijn van de werknemers aan						
De slechte toegankelijkheid van de vestigingseenheid bemoeilijkt het aanwerven van personeel						
De vestigingseenheid is moeilijk toegankelijk voor werknemers met beperkte mobiliteit						
De wetgeving over de terugbetaling van de woon-werkverplaatsingskosten is te ingewikkeld						
De wetgeving over de terugbetaling van de woon-werkverplaatsingskosten is te streng						

Bereikbaarheid

Duid aan in welke mate uw vestigingseenheid gemakkelijk bereikbaar is met de verschillende vervoersmodi
(0 = helemaal niet bereikbaar, 5 = heel gemakkelijk bereikbaar)

	0	1	2	3	4	5
De vestigingseenheid is gemakkelijk bereikbaar met de auto						
De vestigingseenheid is gemakkelijk bereikbaar met het openbaar vervoer						
De vestigingseenheid is gemakkelijk bereikbaar met de fiets						
De vestigingseenheid is gemakkelijk bereikbaar te voet						

5. Mobiliteitsbeleid van de werkgever

Lijst van maatregelen			
<p>Gelieve de eerste optie aan te vinken indien het gaat om een maatregel die momenteel in voege is, de tweede optie indien de maatregel momenteel zowel niet in voege als niet gepland is en de derde optie indien het gaat om een maatregel die gepland is in de toekomst.</p>			
Fiets			
Ja	Neen	Plan*	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fietsvergoeding: <input type="text"/> €/km
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bedrijfsfietsen ter beschikking voor woon-werkverplaatsing en eventueel voor privéverplaatsing
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Beveiligde toegang tot de fietsenstallingen
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sensibiliseringscampagne of project ter bevordering van het fietsgebruik
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Overdekte fietsenstallingen voorzien
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kleedruimtes voor fietsers
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Douches beschikbaar
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fietsonderhoudsdienst in de vestiging
Collectief vervoer			
Ja	Neen	Plan	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Organiseren van collectief vervoer (minibus, autobus, autocar) door de werkgever
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Terugbetaling van de kosten van het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer.
			Indien ja, wat is de mate van terugbetaling?
			NMBS: <input type="text"/> %
			MIVB: <input type="text"/> %
			De Lijn: <input type="text"/> %
			TEC: <input type="text"/> %
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Regelmatig overleg met de openbaar vervoersmaatschappijen (uurregeling, haltes,...)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ter beschikking stellen van informatie over openbaar vervoer
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer voor dienstverplaatsingen
Carpool			
Ja	Neen	Plan	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Interne carpooldatabank of samen met andere bedrijven in de buurt
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aansluiting op een externe databank
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers op het terrein van de vestiging
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Verspreiding van informatie over carpooling

* Plan = Gepland, aan te vinken indien de maatregel nog niet werd genomen maar in de toekomst gepland is binnen de vestiging.

Diverse maatregelen

Ja	Neen	Plan	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Samenwerking met andere bedrijven/instellingen of met de Kamer van Koophandel voor mobiliteitsaspecten
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Samenwerking met de gewestelijke administratie voor mobiliteitsaspecten
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Samenwerking met de gemeentelijke administratie voor mobiliteitsaspecten
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Realisatie van een bedrijfsvervoerplan
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mobiliteitscoördinator: permanent aanspreekpunt voor alle vervoersmiddelen
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Betalend parkeren voor de werknemers
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aanwezigheid van oplaadpunten voor elektrische wagens
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Verhuispremies voor werknemers die dicht bij het werk gaan wonen
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Gewestelijke of lokale financiële maatregelen ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Minstens één keer per jaar een sensibiliseringsactie i.v.m. mobiliteit organiseren
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Multimodaal bereikbaarheidsplan beschikbaar op de website van de werkgever

Mobiliteitsbudget (budget multimodaliteit of Mobiliteitspakket of Cafetariaplan)

Het mobiliteitsbudget is een budget dat de werknemer ter beschikking kan krijgen voor verschillende mogelijkheden van vervoer.

De werknemer beslist over de invulling van dat budget, in functie van zijn persoonlijke behoeften, mogelijkheden en wensen op vlak van mobiliteit. Hij kan bijvoorbeeld kiezen voor een kleinere bedrijfswagen en deze combineren met een treinabonnement of een geldsom.

Biedt de vestiging zijn werknemers een mobiliteitsbudget aan?

- Neen, en wij zijn niet van plan om dit in de toekomst te doen
- Neen, maar wij zijn van plan om dit te doen indien het wettelijk kader zich daartoe leent
- Ja, aan alle werknemers
- Ja, aan een deel van de werknemers

Indien ja, wat wordt er aangeboden?

- Geldsom
- Bedrijfswagen
- Toegang tot de parking
- Tankkaart
- Kosten van openbaar vervoer
- Terbeschikkingstelling van een fiets
- Car sharing
- Parkeerkosten aan de stations
- Taxi
- "Haardtoelage" of tussenkomst bij de kosten van een hypothecaire lening voor werknemers die dicht bij het werk wonen
- Andere, te preciseren:

Bedrijfswagens

Aantal bedrijfswagens (op het totaal aantal werknemers C): , waarvan elektrisch (niet-hybride)

Telewerk (thuiswerk en in satellietkantoren)

Biedt de vestiging de werknemers de mogelijkheid om aan telewerk te doen?

- Ja, aantal telewerkers: , die gemiddeld dagen per week telewerken
- Neen

Indien ja, soort telewerk

- Thuiswerk
- Werken in satellietkantoren
- Andere:

Gezien om gevoegd te worden bij het ministerieel besluit van tot wijziging van het

ministerieel besluit van 29 oktober 2004 houdende vaststelling van de wijze waarop de gegevens ten behoeve van de databank inzake woon-werkverkeer worden opgevraagd

De Minister van Werk,

K. PEETERS

De Minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken,

S. VANDEPUT

De Minister van Mobiliteit,

F. BELLOT