

Hoe mobiel is
uw onderneming?

Deze brochure kadert in het DIAMOND-project en kwam tot stand met de ondersteuning van de Vlaamse gemeenschap en het ESF. DIAMOND of DIALoog Maatschappelijk ONDernemen is een lerend netwerk dat werd opgezet door het ACV en het ABVV met als doelstelling het toepassen, aanpassen en verspreiden van maatschappelijk verantwoord ondernemen en zijn deelthema's. Mobiliteit is een belangrijk aspect van het maatschappelijk verantwoord ondernemen. We zijn ervan overtuigd dat deze ACV-brochure een bijdrage levert bij de realisatie van deze doelstelling.

INHOUD

Voorwoord	3
1. Een verkeersinfarct	4
1.1 Koning Auto?	4
1.2 Openbaar vervoerd?	8
1.3 Van wonen naar werken	9
1.4 Goederenvervoer	10
2 Waarom is een goede mobiliteit belangrijk voor het ACV?	12
2.1 Gevolgen voor de kwaliteit van het leven	14
2.2 Gevolgen voor inkomen en sociale ongelijkheden	14
2.3 Gevolgen voor het welzijn op het werk	15
2.4 Gevolgen voor luchtverontreiniging	15
2.5 Gevolgen voor de gezondere economie	16
2.6 Welke standpunten neemt het ACV in over mobiliteit en woon-werkverkeer?	16
3 Hoe kunnen we werken aan een betere mobiliteit	18
3.1 Het Comité voor Preventie en Bescherming op het werk (Comité PB)	20
3.2 De Ondernemingsraad	21
3.3 Syndicale delegatie	22
3.4 Overheid	22
4 Syndicale actie	24
4.1 groepswerk	24
4.2 De problemen in de onderneming definiëren	27
4.3 De doelstellingen en strategie voor syndicale actie bepalen	30
4.4 Naar een bedrijfsvervoerplan	36
5 Een duurzaam woon-werkverkeer: ook de verantwoordelijkheid van de werkgever en de overheid	40
5.1 Op federaal niveau	42
5.2 Vlaanderen	44
5.3 Het Brussels Gewest	49
5.4 Nuttige adressen	50

VOORWOORD

Koning auto heeft zijn beste dagen gehad. Zijn koninkrijk is overvol. Files verstoppen alle belangrijke verkeersaders van het land. Een klein probleem leidt onvermijdelijk tot een verkeersinfarct. Nu bijna iedereen toegang heeft tot alle middelen om zich vrij te verplaatsen, wordt de mobiliteit met het jaar kleiner. Dit heeft voor onze maatschappij ernstige consequenties op sociaal, financieel en economisch vlak. Maar ook het leefmilieu en de gezondheid van de bevolking lijden hieronder.

Ondernemingen worden geconfronteerd met dit fenomeen en zien hun bereikbaarheid stelselmatig dalen. Werknemers ondergaan de gevolgen van een problematisch woon-werkverkeer. De levenskwaliteit en de combinatie tussen werk en privé staan onder druk.

Om al die redenen vindt het ACV het uiterst belangrijk om werk te maken van een betere mobiliteit. Het aantal verplaatsingen zou moeten dalen en er moet een verschuiving komen naar andere vormen van vervoer (te voet, per fiets, collectief en openbaar vervoer, ...). De koninklijke status van de auto moet ter discussie worden gesteld.

Deze brochure is een handleiding bij de syndicale actie die een betere (woon-werk)mobiliteit nastreeft. Na een schets van de belangrijkste mobiliteitsproblemen, wordt in detail uitgelegd waarom het ACV hier werk van wil maken. Vervolgens kan je lezen over welke syndicale bevoegdheden je beschikt om acties op te zetten. Stap voor stap wordt uitgelegd hoe je dit dan moet aanpakken. Het bedrijfsvervoerplan wordt als resultaat van de syndicale actie naar voor geschoven. In een afsluitend hoofdstuk wordt uitgelegd welke steun je kan verwachten van de overheid en andere organisaties die actief zijn op dit terrein.

We hopen dat deze brochure je aanzet om syndicale stappen te zetten op het vlak van mobiliteit of je kan ondersteunen bij lopende acties. Veel succes bij alles wat je onderneemt!



EEN EEUW PERSONENWAGENS IN BELGIË

WAGENPARK (AANTAL PERSONENWAGENS)



(1903-2006)

01

EEN VERKEERSINFARCT

1.1

KONING AUTO? ¹

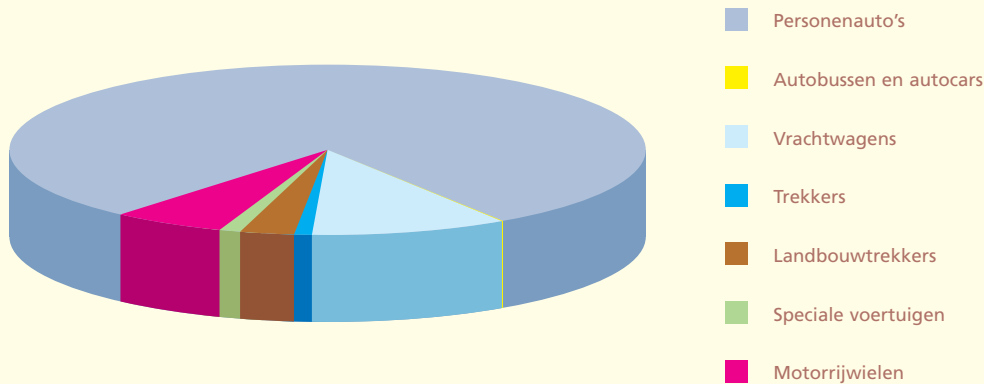
We starten met enkele cijfers. Deze tabellen spreken voor zich. Het aantal voertuigen op onze wegen is exponentieel toegenomen. En het gaat hier dan enkel nog maar over de voertuigen die in België werden ingeschreven. Vooral het vrachtvervoer is in sterke mate ook een probleem van buitenlandse vrachtwagens.

Duidelijk is ook dat er voorlopig geen rem zit op deze groei. Tussen 2000 en 2006 stellen we voor alle types van voertuigen nog steeds een belangrijke stijging vast. Kijken we naar de verdeling dan zien we dat personenwagens veruit het grootste aantal voor hun rekening nemen. In de dagelijkse praktijk is de impact van het vrachtvervoer groter dan hun aantal doet vermoeden. Ze nemen nu eenmaal meer plaats in op onze wegen.

¹ De statistieken die gebruikt worden in dit hoofdstuk zijn afkomstig van de FOD Economie - Algemene Directie Statistiek en de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Motorvoertuigenpark in België. Historisch overzicht vanaf 1930

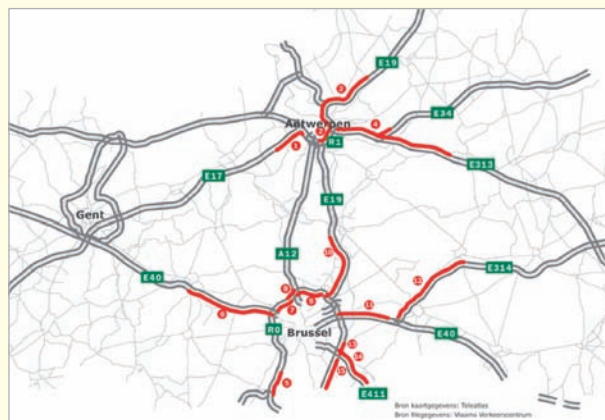
JAREN	Personen- auto's	BEDRIJFSVOERTUIGEN					Algemeen totaal	Motor- rijwielen
		Autobussen en autocars	Vrachtwagens bestelwagens terreinwagens tankwagens	Trekkers	Landbouw- trekkers	Speciale voertuigen		
1930	99.303	1.544	57.191		..	..	158.038	52.856
1940	109.896	764	58.056		..	..	168.716	32.529
1950	273.599	2.325	142.241		..	..	418.165	139.932
1960	753.136	5.568	171.093		..	..	929.797	229.699
1970	2.059.616	16.169	212.156	39.249	84.644	23.534	2.435.368	..
1980	3.158.737	19.560	267.669	31.415	127.449	35.858	3.640.688	113.057
1990	3.864.159	15.644	343.241	37.138	152.696	42.006	4.454.884	139.174
2000	4.678.376	14.722	502.979	45.452	162.123	53.544	5.457.196	277.838
2003	4.820.868	15.060	556.397	47.102	164.090	57.432	5.660.949	319.480
2004	4.874.426	15.328	578.124	47.394	166.111	57.680	5.739.063	322.762
2005	4.918.544	15.391	604.437	47.646	168.284	58.147	5.812.449	346.293
2006	4.976.286	15.329	623.250	47.164	170.613	59.022	5.891.664	359.764
2006/2005	+1,2%	-0,4%	+3,1%	-1,0%	+1,4%	+1,5%	+1,4%	+3,9%
2006/2000	+6,4%	+4,1%	+23,9%	+3,8%	+5,2%	+10,2%	+8,0%	+29,5%



De doorbraak van het autoverkeer had een grote impact op de ruimtelijke ordening in België. Doordat steeds meer mensen een auto hadden, was het niet meer noodzakelijk dat de plaatsen waar mensen woonden, school liepen, werkten, winkelden of hun vrije tijd besteedden dicht bij elkaar lagen. Woon- en werkplaats hoefden zelfs niet meer met elkaar verbonden te zijn met het openbaar vervoer. Steeds meer Belgen gingen in het buitengebied wonen, ver weg van dorps- en stadskernen. Steeds meer werden nieuwe woonbuurten, bedrijfsterreinen, winkels en grootwarenhuizen langsheen de grote verkeersassen gelokaliseerd, waardoor de versnippering van de ruimte, vooral in Vlaanderen, fel uitbreiding nam. Door die ongebreidelde ruimtelijke expansie en spreiding van verschillende activiteiten werd het ook steeds noodzakelijker om over een auto te beschikken, waardoor het autogebruik nog toenam.

Dit alles blijft ook niet zonder gevolgen. Sinds 1970 is het aantal afgelegde kilometers voor bijvoorbeeld personenwagens en vrachtwagens verdrievoudigd. Ook het einde van deze groei is nog niet inzicht. In een kleine, dichtbevolkte regio als Vlaanderen kan je onmogelijk de wegen-

infrastructuur in een zelfde mate uitbreiden. Structurele files en monsterfiles wanneer het misloopt (hevig regent, ongevallen, ...) zijn hiervan een gevolg. De structurele files op de autosnelwegen (zie kaart), files die je elke werkdag kan verwachten, worden groter en groter. Wegen slibben dicht, net zoals de aders van een hartpatiënt. Een wegeninfarct is onvermijdelijk. Overbruggingen helpen niet meer.



Afgelegde afstanden per type voertuig (in miljard voertuigen-km)

	1970	1980	1985	1990	1995	2000	2003	2004	2005	2005/ 2004	2005/ 1995
Totaal	29,35	47,96	53,64	70,28	80,26	90,04	93,08	94,56	94,68	+0,1%	+18,0%
motorrijwielen	0,12	0,29	0,31	0,35	0,95	1,01	1,06	1,08	1,08	0,0%	+13,7%
personenwagens (a)	24,18	40,61	45,77	59,88	67,68	75,57	77,24	78,17	77,98	-0,2%	+15,2%
autobussen en autocars	0,44	0,58	0,57	0,57	0,66	0,65	0,72	0,75	0,77	+2,7%	+16,7%
vrachtwagens en trekkers (b)	4,62	6,48	6,99	9,47	10,97	12,81	14,05	14,55	14,84	+2,0%	+35,3%

1.2

OPENBAAR VERVOER? ²

Wordt het openbaar vervoer dan niet gebruikt? Heeft de auto de ontwikkeling van de trein, de bus en de tram afgeremd? Het antwoord is dubbel. Ja, want het grote succes van de auto heeft ervoor gezorgd dat investeringen in wegeninfrastructuur in de jaren '70 en '80 voorrang kregen op investeringen in openbaar vervoer. Nee, omdat er een de laatste tien jaar een duidelijke ommekeer te merken is. Het aantal reizigers neemt gestaag toe, zowel bij trein, tram als bus. Deze toename is echter onvoldoende om de groei in het wegvervoer te stoppen. De vraag naar verplaatsingen neemt sterker toe dan het gebruik van het openbaar vervoer.

Is openbaar vervoer een alternatief voor het persoonlijk vervoer? Uit onderstaande tabel blijkt dat een verdubbe-

ling van het aantal reizigerskilometers bij bus, tram en trein het privéwegverkeer met slechts 17% (cijfers 2003) kan doen verminderen. Dit dan nog in de veronderstelling dat het totaal aantal verplaatsingen niet meer toeneemt. Een verdubbeling van het openbaar vervoer, in reizigerskilometers en liefst tijdens de spitsuren, is een grote (onmogelijke?) uitdaging terwijl de vermindering van het privéwegvervoer beperkt is. Conclusie: een forse toename van het gebruik van het openbaar vervoer is een noodzaak, maar tegelijk moet gewerkt worden aan het stoppen van de groei, of zelfs verminderen van de totale verplaatsingen. Een groei bij het privévervoer, zoals we die de laatste tien jaar kenden, zou een verdubbeling in het openbaar vervoer volledig compenseren. Of nog, een verdubbeling van het gebruik van openbaar vervoer, zonder een duidelijke vermindering van het totaal aantal verplaatsingen, zal geen noemenswaardig effect hebben op de lengte van de files.

Openbaar vervoer over de weg (1996-2006)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Vervoerde reizigers											
(mln) Totaal	532,5	532,6	529,7	540,8	554,9	608,1	691,5	761,3	838,7	895,3	944,7
De Lijn	214,9	214,9	216,4	223,2	240,4	265,0	318,4	362,2	413,9	448,7	462,8
TEC	155,8	156,1	152,6	158,5	144,4	160,5	168,8	179,3	185,6	191,8	212,5
MIVB	161,8	161,6	160,7	159,1	170,1	182,6	204,3	219,8	239,2	254,8	269,4

Openbaar vervoer via het spoor (1997-2006)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Vervoerde reizigers										
(mln) Totaal	143,6	145,9	147,3	153,3	160,3	164,9	168,4	178,4	186,6	189
Nationaal verkeer	133,3	133,9	134,8	139,9	146,5	150,8	155,0	165,0	172,9	174
Internationaal verkeer	10,3	11,9	12,5	13,4	13,8	14,1	13,4	13,4	13,7	15

² De statistieken die gebruikt worden in dit hoofdstuk zijn afkomstig van de FOD Economie - Algemene Directie Statistiek, de FOD mobiliteit en vervoer, de NMBS, De Lijn, de MIVB en de TEC.



Vergelijking privé- en collectieve vervoersmiddelen (1996-2003)

Vervoerswijze (in miljard reizigers-km)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Privé-wegverkeer	99,15	100,30	103,76	105,96	107,29	109,03	110,47	110,94
Metro, tram, bus, cars	8,56		8,39				9,83	10,41
Trein	6,79	6,98	7,10	7,35	7,73	8,04	8,26	8,27

1.3
VAN WONEN NAAR WERKEN

Deze evoluties hadden ook gevolgen voor de manier waarop de woonwerkverplaatsingen van werknemers verliepen. Aangezien steeds meer werknemers voor de auto kozen, manifesteerden de mobiliteitsproblemen zich ook, en vooral, in het woonwerkverkeer. Uit een onderzoek

naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen (2000-2001)³ blijkt dat 68,6% van de beroepsactieve Vlamingen met de auto naar het werk rijdt, 4,2% is passagier in de auto, bijna 13% neemt de fiets, 2,6% gaat te voet, 5,5% neemt de trein en slechts 1,8% een lijnbus. Deze cijfers bevestigen de koninklijke status van de auto en de beperkte rol van het openbaar vervoer.

³ Provinciale Hogeschool Limburg: Enid Zwerts en Erik Nuyts in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel

1.4

GOEDERENVERVOER

Woon-werkverkeer is niet de enige oorzaak van de files. Je hebt ook dienstverplaatsingen, verplaatsingen die niet werkgebonden zijn en natuurlijk het transport van goederen. Het goederenvervoer langs de weg levert een belangrijk aandeel. Het aantal afgelegde kilometers met vrachtwagens nam in de periode tussen 1995 en 2005 toe met 35% (zie tabel bij punt 1.1.). In 2005 bedroeg de totale hoeveelheid vervoerde goederen 696 miljoen ton, bijna 18% meer in vergelijking met 1999. Hiervan werd 67% vervoerd langs de weg, 24% door de binnenvaart en 9% via het spoor.

Dat het vrachtvervoer langs de weg problematisch is en blijft heeft verschillende redenen:

- door zijn centrale ligging is België een doorvoerland;
- de troeven van die ligging worden ook gebruikt om België te promoten als een belangrijk Europees distributiecentrum (denk aan de steeds toenemende havenactiviteiten, enz.);
- ondanks de toename van de binnenvaart, wordt er nog te weinig gekozen voor de alternatieven voor het wegvervoer. Wegvervoer is nog steeds flexibel en relatief goedkoop;
- ...

Vervoerde hoeveelheden (in 1.000 ton)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Totaal	591.486	684.235	668.561	676.655	680.077	691.840	696.077
Binnenscheepvaart	110.309	120.944	128.561	135.115	137.755	147.765	168.093
Spoorwegen	59.149	61.279	57.050	57.198	55.732	58.454	60.976
Wegvervoer	422.028	502.012	482.950	484.342	486.590	485.621	467.008
- binnenlands vervoer	267.490	320.494	297.596	306.290	299.199	274.580	271.903
- aanvoer	61.661	74.905	74.092	72.710	73.317	78.828	75.234
- afvoer	74.387	90.556	92.740	87.936	86.836	88.977	81.568
- doorvoer zonder overlading	18.491	16.057	18.521	17.406	27.237	43.236	38.303

Bron: FOD Economie - Algemene Directie Statistiek en NMBS.

Conclusies

Het verkeersinfarct is een feit. De dagelijkse files zijn niet meer te overzien. Het openbaar vervoer kent een gestage groei, maar kan de groei in het wegverkeer vooralsnog niet stoppen. De twee belangrijkste knelpunten zijn het individuele woon-werkverkeer en het vrachtvervoer dat ook tijdens de spitsuren massaal aanwezig is op onze wegen.

De ene grote oplossing bestaat niet. Er moet tegelijk op een aantal vlakken worden gewerkt:

- het totaal aantal verplaatsingen moet verminderen door woon-werkverplaatsingen te beperken, door het vrachtvervoer langs de weg terug te dringen, enz.;
- de verplaatsingen moeten rationeler gebeuren door bijvoorbeeld het collectief en openbaar vervoer te stimuleren en het aanbod ervan te verbeteren, zowel op vlak van kwaliteit als kwantiteit. Of door het stimuleren van andere vervoerswijzen (fiets, te voet, vrachtvervoer langs het water, ...).

De files maken de onderneming moeilijker bereikbaar voor personeel, klanten en leveranciers. Daarom zien steeds meer bedrijven het nut ervan in om aan mobiliteitsbeheer of mobiliteitsmanagement te doen. Om het alleenrijden met de auto te bestrijden en werknemers aan te zetten tot het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen, stelden sommige bedrijven een bedrijfsvervoerplan op. Een bedrijfsvervoerplan is een plan dat het bedrijf opmaakt om de mobiliteit van en naar het bedrijf op een duurzame manier te organiseren. Ook de bevoorrading van het bedrijf via het goederentransport is een aspect dat van tel is bij de opmaak van een vervoerplan. Maar daarover meer in hoofdstuk 4.



1

2

3

4

5

WAAROM IS EEN GOEDE MOBILITEIT BELANGRIJK VOOR HET ACV?

Het ACV is zich bewust van de alsmaar toene-
mende mobiliteitsproblemen. Het is er dan ook
van overtuigd dat het dient na te denken en actie
te voeren rond **de mobiliteit van personen en
van goederen**. En terecht! De huidige toestand
is zorgwekkend. Weinigen zijn zich terdege
bewust van alle gevolgen die een fout mobiliteits-
beleid kan hebben. Nochtans heeft mobiliteit of
een gebrek eraan verregaande gevolgen voor alle
aspecten van ons leven en ons werk.



2.1 Gevolgen voor de kwaliteit van het leven

Een verkeerd mobiliteitsbeheer verlengt de verplaatsings-tijd van de bevolking in het algemeen en werknemers in het bijzonder, wat een aanzienlijk tijdverlies met zich brengt. In de tabel⁴ hiernaast zie je dat de Belg gemiddeld 58 minuten per dag onderweg is. Een onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen (2000-2001)⁵ bevestigt dit cijfer: de gemiddelde verplaatsingsduur in Vlaanderen van de woning naar het werk en terug is 52 minuten.

Tijd nodig?

In de veronderstelling dat je 35 jaar lang, 220 dagen per jaar van thuis naar het werk gaat en terug, dan ben je in totaal 7700 keer 52 minuten onderweg. De gemiddelde Vlaming is tijdens zijn loopbaan dus 278 dagen, 1 uur en 20 minuten op pad. Gemiddeld, dus voor een grote groep werknemers is dit nog een pak meer. Sommigen vergooien een jaar van hun leven aan de woon-werkverplaatsingen. Reden genoeg om hierover grondig na te denken.

Het fileprobleem leidt tot heel wat verliesuren (5,4 miljoen verliesuren in 2003). Ook buiten de grootsteden, in minder filegevoelige gebieden, neemt de reistijd toe. Uiteraard ondervinden ook bus- en tramgebruikers hier hinder van, aangezien zij mee vast komen te zitten in de file. De variabele verplaatsingsduur volgens de periode van de dag en van de week en de openingsuren van de openbare en privédiensten beïnvloeden de organisatie van de verplaatsingen, de manier waarop de verplaatsingen elkaar opvolgen (bijv. woonplaats – kinderkribbe – werkplaats – winkels – kinderkribbe – woonplaats) en de verdeling van bepaalde taken binnen het gezin (bijv.: de kinderen naar school brengen, boodschappen doen, enz.). Dit alles heeft in eerste instantie een grote impact op de arbeidsomstandigheden en de levenskwaliteit van

de werknemer. Werknemers moeten vroeger thuis vertrekken om op tijd op het werk te geraken en zijn 's avonds later thuis. Hierdoor wordt de organisatie van het privéleven buiten de werkuren ernstig bemoeilijkt (bv. buitenschoolse kinderopvang, avondcursussen, zorg voor familie, sociaal leven).

Een ander aspect van de levenskwaliteit is de hinder door lawaai, stank en stof als gevolg van het verkeer. Zo leidt het fileprobleem tot een toename van het sluipverkeer, met negatieve effecten op de leefbaarheid van sommige dorpskernen en op de verkeersveiligheid. Het drukke verkeer verlaagt de levensvoorwaarden in de agglomeraties en zet de mensen ertoe aan, zich in de buitenwijken te vestigen, wat de verstedelijking van het platteland en een toenemend autoverkeer in de hand werkt.

Verplaatsingen in uren en minuten van vrouwen en mannen van 20 tot 74 jaar op een gemiddelde dag, Europese vergelijking (1998/2002)

Auto of motorfiets	
België	0:58
Duitsland	0:54
Estland	0:21
Hongarije	0:14
Slovenië	0:44
Finland	0:49
Zweden	0:52
Verenigd-Koninkrijk	0:53
Noorwegen	0:56

2.2 Gevolgen voor inkomen en sociale ongelijkheden

De mobiliteit is heel duur. De resultaten van de in 2004 gehouden enquête over het budget van de Belgische gezinnen bewijzen het: 13,4% van het gezinsbudget gaat naar het vervoer, d.i. een stijging met 2,5 % t.o.v. 1996.

⁴ Bron: Eurostat

⁵ Provinciale Hogeschool Limburg: Enid Zwerts en Erik Nuyts in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel

Dit zijn echter gemiddelden. Velen moeten meer van het beschikbare budget hieraan besteden.

Maar er is meer: mobiel zijn is een belangrijke voorwaarde voor de toegang tot een job. Vele bedrijfs- en industrieterreinen zijn enkel bereikbaar met de auto. Heel wat werklozen beschikken niet over een wagen omdat ze moeten zien rond te komen met een uitkering. Zo zien ze hun kansen op tewerkstelling dalen, aangezien het voor vele jobs noodzakelijk is te beschikken over een auto. De aankoop van een auto is vaak te duur in verhouding tot het loon dat men krijgt, zeker als het gaat om slecht betaalde of deeltijdse functies. Voor vele werklozen zou de aankoop van een wagen zelfs nog geen oplossing betekenen, aangezien meer dan een kwart van hen geen rijbewijs heeft. Onderzoek heeft aangetoond dat het rijbewijs- en autobezit vooral bij lagergeschoolden en vrouwen lager ligt, waardoor ook de kansen om aan een job te geraken voor deze groepen beperkter zijn.

Daarnaast moeten we als vakbeweging ook aandacht schenken aan de mobiliteit van personen met een fysieke of mentale handicap, die op de Vlaamse arbeidsmarkt ondervertegenwoordigd zijn. Voor heel wat personen met een handicap vormt het woon-werkverkeer een barrière om ergens aan de slag te gaan of aan de slag te blijven. De toegankelijkheid tot het openbaar vervoer laat, ondanks de inspanningen van de NMBS en De Lijn, dikwijls nog te wensen over.

Het ACV vindt het daarom van belang dat er blijvend aandacht wordt besteed aan vervoersarmoede en vervoersongelijkheid, en niet alleen met betrekking tot woon-werkverkeer. Ook niet-werkende doelgroepen zoals bejaarden en jongeren moeten voldoende mobiel kunnen zijn. Vervoersarmoede is in vele gevallen weinig zichtbaar, en leidt vaak tot sociale uitsluiting en isolering. Als sociale organisatie vinden we dat iedereen recht heeft op mobiliteit, omdat mobiliteit noodzakelijk is voor een waardevolle deelname aan het maatschappelijk leven.

2.3 Gevolgen voor het welzijn op het werk

Het gebrek aan mobiliteit en het tijdverlies bij het woon-werkverkeer veroorzaakt heel wat stress en een verlies van welzijn. Maar ook de cijfers inzake arbeidsongevallen spreken boekdelen. Verkeersongevallen van en naar het werk of verkeersongevallen tijdens het werk blijven veel te hoog en hebben dramatische gevolgen. In 2005 werden in de privé-sector 19.871 arbeidswegongevallen geregistreerd.⁶ 2603 ongevallen hadden een blijvende arbeidsongeschiktheid tot gevolg. 76 werknemers overleefden het ongeval niet.

Binnen het Comité voor Preventie en Bescherming op het werk is het ook de taak van de werknemersafgevaardigden om maatregelen voor te stellen om de veiligheid in het woon-werkverkeer te verhogen. Door het opstellen van bedrijfsvervoerplannen kunnen werknemers mee bijdragen tot een daling van de risico's in het woon-werkverkeer. Ook in de transportsector doen de vakbonden via sociaal overleg inspanningen om de verkeersveiligheid te verbeteren, o.a. door te ijveren voor voldoende rij- en rusttijden, een minder stresserende werksfeer, permanente vorming van de chauffeurs en het plaatsen van dodehoekspiegels. Bij heel wat verkeersongevallen op de Vlaamse wegen zijn immers ook vrachtwagens betrokken.

2.4 Gevolgen voor luchtverontreiniging

De Kyoto-norm is een actueel gegeven. Het terugdringen van de CO₂-uitstoot en andere broeikasgassen is essentieel om de opwarming van de aarde een halt toe te roepen. Dat het beperken van verplaatsingen, zeker de individuele, belangrijk is, wordt duidelijk wanneer je weet dat het verkeer in zijn geheel verantwoordelijk is voor ongeveer 20% van de CO₂-uitstoot in Vlaanderen. Een even acuut probleem, dat nu al slachtoffers maakt in onze maatschappij is het fijn stof. Fijn stof is de verzamelnaam voor zeer kleine stofdeeltjes in de lucht die gemakkelijk worden ingeademd. De uitlaatgassen van auto's en

⁶ Bron: Fonds voor Arbeidsongevallen: arbeidsongevallen van 2005, private sector, statistische tabellen

vrachtwagens (voornamelijk dieselrook), slijtage van banden, wegdek en remmen zijn allemaal bronnen van fijn stof. De grootste veroorzaker van fijn stof is het verkeer (33 - 39%)⁷. We spreken hier niet over stof dat je kan zien of met de vinger kan wegvegen, maar over kleine deeltjes die je niet ziet, minder dan 1/5 van de dikte van een haartje. Deze deeltjes zweven onder vaste of vloeibare vorm door de lucht. De samenstelling kan heel verschillend zijn: roet, zouten, zwaveldioxide, vluchtige organische solventen, ammoniak, zware metalen, ...

De grovere deeltjes verergeren bestaande gezondheidsproblemen zoals luchtweginfecties en astma. Hoe kleiner de deeltjes, hoe dieper ze in de longen dringen en hoe ernstiger de gezondheidseffecten. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie is er een verband tussen fijn stof en chronische aandoeningen zoals een verminderde longfunctie, bronchitis en astma. Langdurige blootstelling aan fijn stof kan ook gelinkt worden aan vroegtijdige sterfte door hart- en luchtwegaandoeningen of door longkanker. Om een precies beeld te krijgen van de gezondheidseffecten wordt gewerkt met het begrip 'verloren gezonde levensjaren'. In Vlaanderen gingen naar schatting in 2003 meer dan 25.000 gezonde levensjaren verloren door de blootstelling aan fijn stof.

2.5 Gevolgen voor de gezondere economie

Een gebrek aan mobiliteit kost tijd en dus ook geld aan onze economie: vrachtwagens staan stil op de autosnelwegen, tijdige leveringen komen in het gedrang, verplaatsingen van werknemers nemen meer tijd in beslag, enz. De vakbond heeft belang bij een gezonde economie die haar middelen maximaal kan inzetten voor de creatie van degelijk werk.

⁷ Cijfers voor het jaar 2003: eerste cijfer is voor het aandeel in PM₁₀ (deeltjes kleiner dan 10 micrometer), het tweede cijfer staat voor het aandeel in PM_{2,5} (deeltjes kleiner dan 2,5 micrometer)

2.6 Welke standpunten neemt het ACV in over mobiliteit en woon-werkverkeer?

Als verdediger van de belangen van werknemers kan het ACV niet afzijdig blijven in het mobiliteitsdebat en meer specifiek in het overleg over maatregelen om de kwaliteit van het woon-werkverkeer te verbeteren. Werknemers zijn immers rechtstreeks betrokken partij in het mobiliteitsdebat, bv. in discussies over de arbeidstijd en de arbeidsflexibiliteit

De afgelopen jaren heeft het ACV tijdens haar congressen en in haar eisenbundels ten aanzien van de federale en de Vlaamse regering verschillende keren standpunten ingenomen over mobiliteit en woon-werkverkeer.

1. Willen we ervoor zorgen dat de wegen in Vlaanderen niet blijven dichtslibben, dan moeten we resoluut kiezen voor méér gemeenschappelijk vervoer. Het ACV kiest resoluut voor meer investeringen in meer en beter openbaar vervoer. De kwaliteit en de betaalbaarheid van het openbaar vervoer dienen erop vooruit te gaan door:
 - voor iedereen voldoende aantrekkelijke tarieven aan te bieden zodat meer mensen de wagen aan de kant laten staan. De tariefformules moeten gedifferentieerd worden voor verschillende doelgroepen, o.a. voor jongeren en ouderen;
 - een volledige terugbetaling door de werkgever van het werknemersabonnement voor het openbaar vervoer;
 - betere prestaties inzake stiptheid, snelheid, frequentie, comfort en veiligheid;
 - een uitbreiding van de basismobiliteit;
 - dienstregelingen die aangepast zijn aan flexibele werkuren en de arbeidstijden van de werknemers met voldoende vroege en late treinen en bussen en een verruiming van de spitsuren;
 - een sterkere integratie van het treinaanbod enerzijds en het bus-, tram- en metro-aanbod anderzijds. De NMBS, De Lijn en de MIVB moeten streven naar ticketintegratie, waardoor reizigers bij een combinatie van trein, tram, bus of metro, kunnen overstappen met eenzelfde ticket;
 - een sterkere betrokkenheid van de werknemers-gebruikers bij beslissingen over het openbaar vervoer.

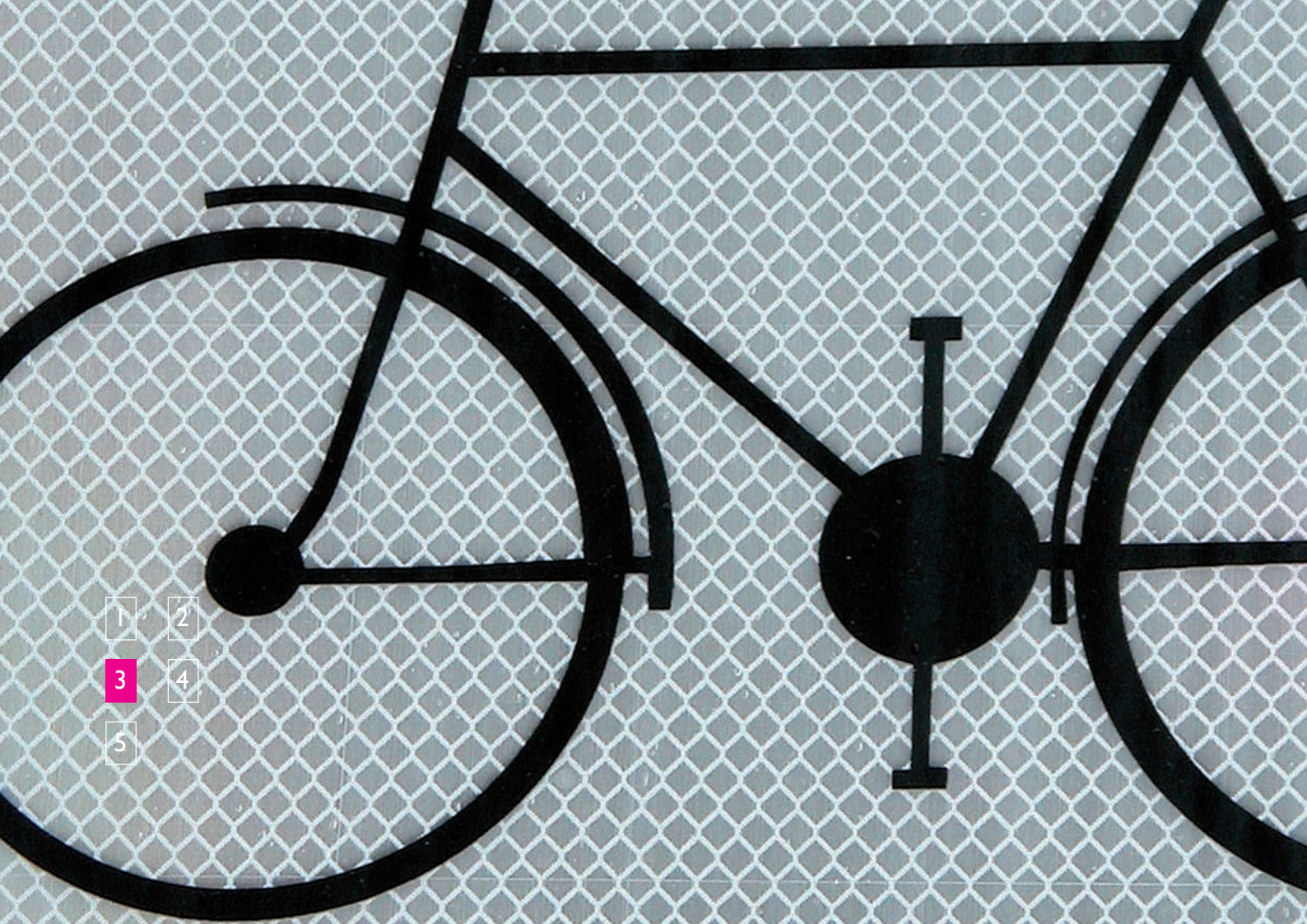
2. Tegelijk moet de overheid blijven investeren in de uitbreiding van de spoor- en businfrastructuur. Dit betekent:
 - de uitbouw van een volwaardig voorstadsnet rond Antwerpen en Brussel;
 - meer inspanningen door de NMBS om in landelijke regio's een degelijk en frequent aanbod aan treinen te voorzien;
 - meer investeringen in de bereikbaarheid van bedrijfsterrinen en industriezones door De Lijn;
 - voldoende, veilige en gratis parkeergelegenheid en bewaakte fietsenstallingen aan spoorwegstations en aan grote bus- en tramhaltes te voorzien. Deze dienen prioritair te worden voorbehouden voor gebruikers van het openbaar vervoer.
3. We willen dat er veel meer bedrijfsvervoerplannen worden opgesteld zodat, daar waar het mogelijk is, meer werknemers de auto aan de kant laten staan en kiezen voor een alternatief vervoermiddel voor hun woon-werkverplaatsing. Dit is niet alleen een taak voor grote ondernemingen, maar ook voor groepen van KMO's op industrieterreinen. De overheid moet dit ondersteunen door:
 - de bedrijven te begeleiden bij het opstellen van analyses van hun mobiliteitsstromen en van bedrijfsvervoerplannen;
 - werknemers sterker te sensibiliseren voor het gebruik van meer milieuvriendelijke vervoersalternatieven;
 - het fiscaal aantrekkelijker maken van verplaatsingen per fiets, per openbaar vervoer en per gemeenschappelijk vervoer zoals carpooling;
 - de maatschappijen van openbaar vervoer beter te laten samenwerken om maatwerk te leveren voor de bediening van grote bedrijven en industriezones;
 - door sectoren ertoe aan te zetten om bij de sectorale CAO-afspraken streefcijfers op te nemen inzake het percentage te realiseren bedrijfsvervoerplannen.
4. In onze buurlanden worden steeds meer initiatieven genomen om de mobiliteit te sturen via een prijsbeleid. Ook in Vlaanderen wordt er gesproken over het invoeren van een wegenvignet of van een kilometerheffing. Het vervoer zal eveneens zijn deel moeten bijdragen aan de globale klimaatdoelstellingen. Een heffing voor het gebruik van de weginfrastructuur kan evenwel negatieve sociale effecten teweeg-

brengen en kan niet ingevoerd worden indien ze niet aan een aantal voorwaarden voldoet:

- werknemers die voor hun woon-werkverplaatsing afhankelijk zijn van de auto en geen beroep kunnen doen op alternatieve vervoersmiddelen mogen hiervoor niet financieel gestraft worden. Een heffing op vervoer mag er niet toe leiden dat mensen worden uitgesloten van mobiliteit. Het recht op een betaalbare basismobiliteit voor iedereen is voor het ACV essentieel en dient gewaarborgd te blijven;
- de overheid moet eerst meer investeren in de uitbouw van kwalitatieve, betaalbare en toegankelijke vervoersalternatieven die kunnen concurreren met de auto;
- bij een verhoging van de belastingen op het autogebruik dienen de belastingen op autobezit (verkeersbelasting, inschrijvingstaks) te verminderen;
- de opbrengsten van een kilometerheffing moeten de duurzaamheid van ons vervoerssysteem ten goede komen. De inkomsten dienen daarom in een mobiliteitsfonds gestort te worden dat investeert in de verbetering van het openbaar vervoersaanbod en de verkeersveiligheid, in de bevordering van het goederentransport per spoor en binnenvaart en in het onderhoud van onze weginfrastructuur.

Het ACV pleit ervoor dat eerst alle economische, sociale en milieu-effecten van een heffing op weginfrastructuur onderzocht worden vooraleer deze heffing wordt ingevoerd. Voorlopig kunnen de stedelijke agglomeraties reeds leefbaarder worden gemaakt door een auto-ontmoedigend mobiliteitsbeleid te voeren: hoge parkeertarieven en verkeersvrije straten voor niet-inwoners, mits het aanleggen van grote parkings bij stations en aan de rand van de stad, gekoppeld aan goedkoop openbaar stadsvervoer.

5. Het woon-werkverkeer moet veiliger worden. Veel slachtoffers van arbeidsongevallen vallen op weg van en naar het werk. Daarom moet de overheid werken aan de verkeersveiligheid door de "zwarte" punten en de missing links in de weginfrastructuur weg te werken, door het aanleggen van oversteken en doortochten, veilige fietsroutes en fietsroutenetwerken en door het invoeren van zone 30 in de buurt van gevaarlijke punten binnen de bebouwde kom.



1

2

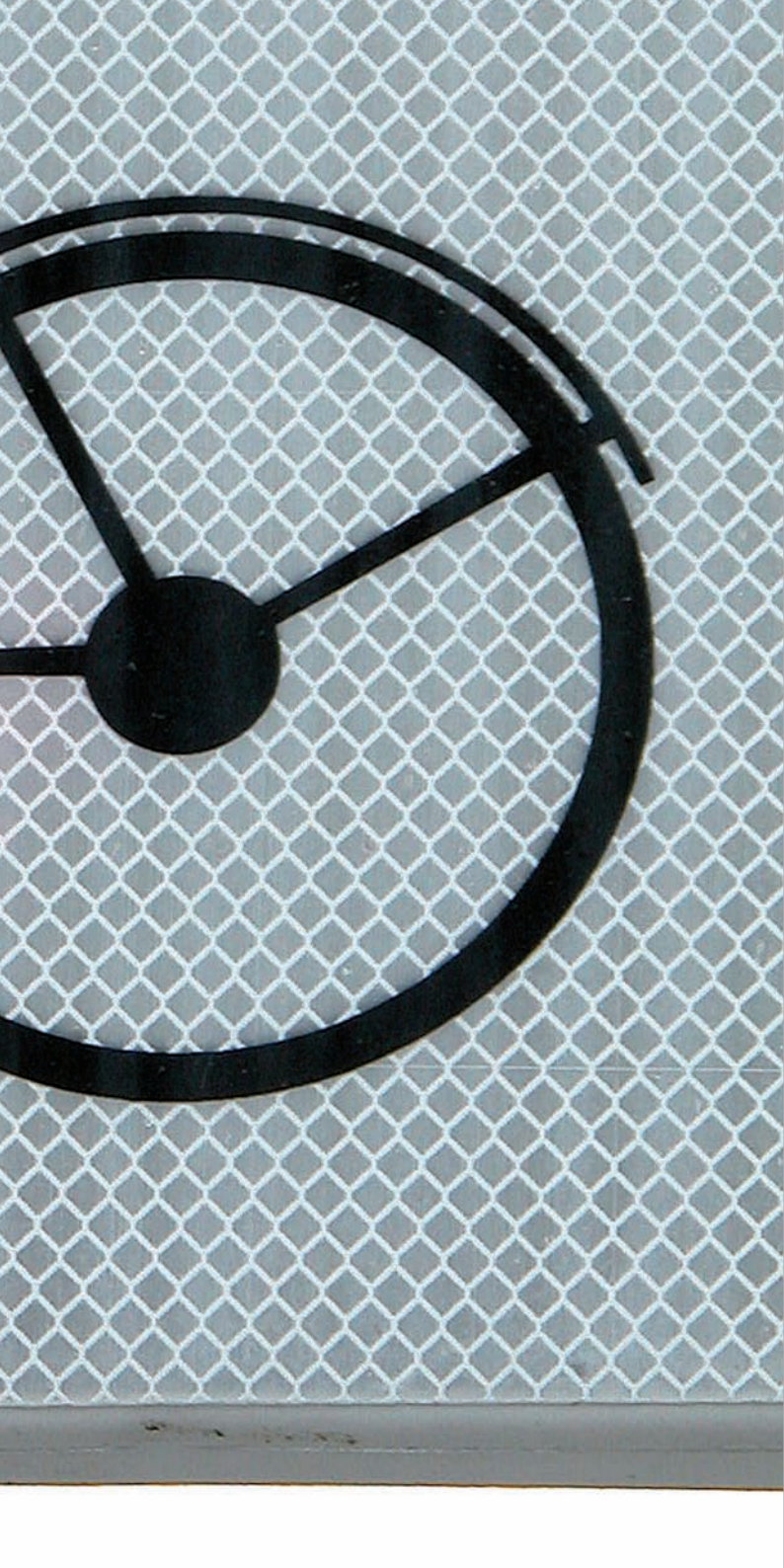
3

4

5

HOE KUNNEN WE WERKEN AAN EEN BETERE MOBILITEIT?

Mobiliteit is een complex gegeven, dat bijna alle aspecten van het sociaal overleg in de onderneming raakt. In welke overlegorganen kunnen de mobiliteitsproblemen aan bod komen? Wat zijn de specifieke bevoegdheden van de verschillende overlegorganen? In wat volgt een overzicht per overlegorgaan.





3.1

HET COMITÉ VOOR PREVENTIE EN BESCHERMING OP HET WERK (COMITÉ PB)

Wanneer we kijken naar de mogelijke gevolgen voor de werknemers van een slechte mobiliteit, dan komen we automatisch terecht bij thema's die bovenaan de agenda van het Comité PB staan:

- verkeersongevallen die gebeuren van en naar het werk en ongevallen die voorvallen tijdens het uitoefenen van de job, worden beschouwd als arbeidsongevallen en worden dus besproken op het Comité PB;
- lange verplaatsingen van en naar het werk of tijdens het werk hebben gevolgen voor de gezondheid van de werknemer, zowel lichamelijk als psychologisch (stress, ...);
- mobiliteitsproblemen zorgen ook voor milieuproblemen;
- de inrichting van de arbeidsplaats: voorzien van fietsstallingen, douches, parkeerplaatsen;
- ...

Arbeidsveiligheid, gezondheid, psychosociale belasting, milieu, enz. zijn allemaal onderdeel van het begrip 'welzijn' op het werk. Het Comité PB heeft de algemene bevoegdheid om op een actieve manier bij te dragen tot de verbetering van het welzijn van de werknemers en heeft een volledig informatie- en adviesrecht over deze zaken.

Wetgeving die deze rechten verzekert, vind je onder andere in de Codex over het welzijn van het werk, meer bepaald in Hoofdstuk IV van Titel II: de Comités voor Preventie en Bescherming op het werk.

Art. 3. Het comité brengt een voorafgaand advies uit over:

1° alle voorstellen, maatregelen en toe te passen middelen, die rechtstreeks of onrechtstreeks, meteen of na verloop van tijd, gevolgen kunnen hebben voor het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk;

...

Art. 14. De werkgever is er toe gehouden het comité alle nodige informatie te verstrekken opdat het met volkomen kennis van zaken advies zou kunnen uitbrengen.

Daartoe moeten de leden van het comité op de hoogte worden gebracht en kennis kunnen krijgen van alle al dan niet door de arbeids- of milieureglementering opgelegde inlichtingen, verslagen, adviezen en documenten die verband houden met het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk, het intern of extern milieu.

...

De rechten concretiseren zich wat een duurzame mobiliteit betreft onder andere in documenten zoals:

- de verslagen van de interne dienst PB met daarin de arbeidsongevallen;
- het bedrijfsvervoerplan van de onderneming;
- de diagnostiek inzake woon-werkverkeer;
- risicoanalyses op het vlak van de psychosociale aspecten van het werk (stressonderzoeken, ...);
- ...

Je hebt dus niet alleen recht op die informatie, maar je kan hierover ook je zeg doen.

3.2

DE ONDERNEMINGSRAAD

Op het eerste gezicht is mobiliteit geen zaak van de ondernemingsraad, maar schijn bedriegt. Een hele reeks bevoegdheden van de ondernemingsraad hebben een directe link met mogelijke maatregelen om tot een duurzame mobiliteit te komen:

- maatregelen op het vlak van arbeidsorganisatie (bv.

telewerken en thuiswerken, arbeidstijdstelsels, kinderopvang, ...);

- maatregelen bij reorganisaties: fusies, decentralisaties, verhuizingen, ...;
- maatregelen inzake collectief vervoer, carpooling, ...;
- mobiliteitsaspecten in de economische en financiële informatie (EFI): investeringen, kost van collectief en openbaar vervoer, bedrijfswagens, mobiliteitsvergoedingen (fiets, carpool, ...);
- Aanpassingen van het arbeidsreglement die een effect hebben op de mobiliteit (verplaatsingskosten, werktijden, telewerk, ...).

De enige directe verwijzing naar mobiliteit in de regelgeving inzake de ondernemingsraden heeft betrekking op de federale diagnostiek van het woon-werkverkeer die een onderneming met minstens 100 werknemers driejaarlijks moet opmaken (zie ook hoofdstuk 4.2.).

Art. 15. I). werd toegevoegd aan de wet van 20 september 1948 betreffende de organisatie van het bedrijfsleven:

De ondernemingsraden hebben tot taak

1° om van de bedrijfsleider om de drie jaar het verslag over het woon-werkverkeer van de werknemers te krijgen, opgesteld overeenkomstig artikel 162 van de programmawet van 8 april 2003. De bedrijfsleider versprekt deze inlichtingen volgens de door de Koning bepaalde regels, hetzij aan de vakbondsafvaardiging bij ontstentenis van een ondernemingsraad, hetzij aan de werknemers bij ontstentenis van een vakbondsafvaardiging;

2° om van de bedrijfsleider de inlichtingen te krijgen betreffende iedere belangrijke wijziging in het bedrijf die de inhoud van voornoemd verslag aanzienlijk zou kunnen wijzigen. De bedrijfsleider verschaft deze inlichtingen aan de vakbondsafvaardiging bij ontstent-

tenis van een ondernemingsraad, aan de werknemers bij ontstentenis van een vakbondsafvaardiging;
3° een advies te geven over dit verslag binnen de twee maanden na de ontvangst ervan, voordat het naar de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer wordt gezonden.

3.3

SYNDICALE DELEGATIE

Het volstaat de bevoegdheden van de syndicale delegatie te overlopen om raakvlakken met mobiliteit te vinden:

- arbeidsverhoudingen: de terugbetaling van reisonkosten (tussenkost openbaar vervoer e.d.), het betalen van een fietsvergoeding, de arbeidstijden;
- onderhandelen van bedrijfscap's: hierin kunnen ook zaken opgenomen worden in verband met mobiliteit (verhoogde tussenkosten openbaar vervoer, fiets- en andere premies, tarieven bedrijfsvervoer, afspraken bij verhuis, ...);
- recht om te communiceren met het personeel, dus ook over mobiliteit;
- ...

De bevoegdheden van de syndicale delegatie worden wettelijk niet geregeld. In cap nr. 5 staat in algemene termen waarvoor ze bevoegd is: de arbeidsverhoudingen, onderhandelen van cap's, toepassen van sociale wetgeving, de cap's en de arbeidsovereenkomst, het recht om gehoord te worden door de werkgever en het personeel te informeren, enz. De meeste sectoren hebben cap's die meer precies deze bevoegdheden regelen. Uiteraard vind je hier geen rechtstreekse verwijzing naar mobiliteit. Dit neemt echter niet weg dat de syndicale delegatie zonder probleem deze bevoegd-

heden kan gebruiken om mobiliteitsproblemen aan te pakken.

Het is ook zo dat bij gebrek aan Comité PB de syndicale delegatie de bevoegdheden van dit orgaan overneemt. Dit is ook het geval voor een groot deel van de bevoegdheden van de ondernemingsraad.

3.4

OVERHEID

Net zoals in de privésector heb je binnen de overheidsreglementering bijna geen afspraken over waar het thema mobiliteit moet besproken worden met de werknemersvertegenwoordigers. Naargelang de sector binnen die overheid bestaan er ook verschillende vormen en plaatsen van overleg. Concreet moet dus bekeken worden welk overlegorgaan voorhanden is. Volgens de regels van dit specifiek overlegorgaan kan de mobiliteitsproblematiek op de agenda geplaatst worden.

Wanneer een Comité PB en/of een ondernemingsraad aanwezig is dan beschik je over de bevoegdheden die hierboven beschreven staan. Bij een basisoverlegcomité (BOC) of een hoog overlegcomité (HOC) heb je minstens dezelfde bevoegdheden dan bij een Comité PB, want het BOC of HOC neemt deze bevoegdheden op zich. In het vrij gesubsidieerd onderwijs bestaan ook lokale onderhandelingscomités (LOC's) die een rol kunnen spelen in het debat over mobiliteit.

Dit is geen volledig overzicht, maar het moet duidelijk zijn dat alle overlegfora op lokaal of bovenlokaal niveau kunnen gebruikt worden om het thema te bespreken en samen te zoeken naar oplossingen.

Opgepast!

De opdrachten van het Comité PB, de ondernemingsraad en de syndicale delegatie kunnen mekaar overlappen. Soms is het ook nodig om een zelfde probleem op verschillende plaatsen te stellen. Daarom is het van groot belang dat in de ondernemingskern duidelijke afspraken worden gemaakt over wie wat op zich zal nemen en dat er voortdurend informatie over de stand van zaken wordt uitgewisseld.



1

2

3

4

5

SYNDICALE ACTIE

4.1

GROEPSWERK

Het is niet omdat vandaag de werkgever een verkeersdiagnostiek moet opmaken dat hij morgen mankracht en middelen ter beschikking stelt om aan een grootschalig vervoersplan te werken. Heel waarschijnlijk zal je ook hier de weg van de syndicale actie moeten bewandelen. De kern is de ideale plaats om dit soort actie te plannen en te coördineren. Zowel de leden van het Comité PB, de ondernemingsraad als van de syndicale delegatie kunnen binnen de mogelijkheden en bevoegdheden van hun mandaat een steentje bijdragen tot het realiseren van de acties. Ook wanneer de onderneming op eigen initiatief een mobiliteitsplan opstelt, is het nodig om dit vanuit de kern syndicaal op te volgen, te ondersteunen en waar nodig bij te sturen.





In wat volgt zullen we stap voor stap bekijken hoe we in de onderneming syndicaal kunnen werken aan de realisatie van maatregelen die de mobiliteit ten goede komen. Er zal gewerkt worden met het voorbeeld van een bedrijfsvervoerplan als te bereiken doel. Natuurlijk is dit een maximumdoelstelling en kan je je actie ook richten op een aantal gerichte mobiliteitsmaatregelen. Veel zal afhangen van de situatie van je onderneming, de bereidwilligheid van de werkgever en je syndicale slagkracht. Syndicaal werk is per definitie een werk met vallen en opstaan. Sommige dingen lukken, andere niet, soms krijg je steun en medewerking van de ondernemingen, vaak ook bots je op onbegrip.

Een syndicaal actieplan wordt stap voor stap uitgewerkt. In dit hoofdstuk zullen we deze stappen overlopen en telkens uitleggen wat je in deze stap kan ondernemen. Hiernaast vind je een algemeen schema voor de realisatie van zo'n actieplan.

De mobiliteitsproblemen in de onderneming definiëren (zie 4.2)



De doelstellingen en strategie voor syndicale actie bepalen (zie 4.3)



Naar een bedrijfsvervoerplan (zie 4.4)

4.2

DE PROBLEMEN IN DE ONDERNEMING DEFINIËREN

Wanneer je op de man af vraagt of er zich in de onderneming problemen voordoen op vlak van mobiliteit, zal een grote groep misschien 'neen' antwoorden. Ook jarenlang ongemak wordt men gewoon. Men weet soms ook niet beter of men denkt dat er geen oplossing mogelijk is. Wanneer je met een aantal voorbeelden, cijfermateriaal of hulpvraagjes werkt zal het duidelijk worden dat er zich waarschijnlijk wel problemen stellen. Vraag bijvoorbeeld eens wie allemaal een tweede wagen heeft moeten kopen om zich van en naar het werk te verplaatsen. De problemen noemen en benoemen is dikwijls al genoeg opdat mensen er zich in herkennen.

Maar waar haal je nu die voorbeelden en cijfers vandaan? Hoe bepaal je nu wat de belangrijkste mobiliteitsproblemen zijn? De wetgeving geeft in ieder geval de mogelijkheid om mobiliteitsgegevens van de onderneming te verkrijgen in ondernemingen met minstens 100 werknemers (zie 4.2.1.). In kleinere ondernemingen zullen andere wegen bewandeld moeten worden (zie 4.2.2.).

4.2.1 Diagnostiek over het woon-werkverkeer

Sinds 30 juni 2005 zijn de ondernemingen die minimum 100 werknemers tewerkstellen verplicht om driejaarlijks een diagnostiek op te stellen van het woon-werkverkeer van hun werknemers.

4.2.1.1 Bedoeling van de diagnostiek

De wet⁸ heeft als hoofddoel het organiseren en **opmaken van een diagnostiek over het woon-werkverkeer** voor alle ondernemingen en instellingen, openbaar of privé, die 100 en meer werknemers tewerkstellen. In het kader van haar mobiliteitsbeleid wil de regering een

gedragswijziging bevorderen om het gebruik van de privé-wagen te beperken en een overgang teweeg te brengen naar verkeersvormen die minder overlast en vervuiling met zich meebrengen.

Alle verzamelde gegevens inzake het woon-werkverkeer van werknemers zullen voor heel België verzameld worden in een centrale gegevensbank. In ruil voor de ter beschikking gestelde gegevens kunnen de ondernemingen en instellingen, maar ook de werknemersvertegenwoordigers op vraag een advies krijgen over de maatregelen ter verbetering van de mobiliteit, die zij intern en/of in samenwerking met andere actoren kunnen nemen.

4.2.1.2 Wat moeten de ondernemingen doen?

De onderneming of instelling die gemiddeld meer dan honderd werknemers in dienst heeft, moet elke drie jaar een gegevensverzameling organiseren die anonieme inlichtingen verschaft over de verplaatsingen van de werknemers tussen hun woon- en werkplaats.

De ondernemingen verzamelen de gegevens aan de hand van een vragenlijst die door de overheid wordt bezorgd. Deze ondernemingen moeten ook een dergelijk verslag opmaken voor elk van hun vestigingen waar gemiddeld minstens dertig werknemers zijn tewerkgesteld én voor de hoofdzetel (ongeacht het aantal werknemers op die hoofdzetel).

Hierna vindt u de inhoud van de vragenlijst die **verplicht** moet worden ingevuld door de ondernemingen:

- 1) de organisatie van de arbeidstijd;
- 2) de indeling van de werknemers op grond van hun woonplaats tot op straatniveau;
- 3) de indeling van de werknemers op grond van hun voornaamste verplaatsingswijzen;

⁸ De nieuwe reglementering is terug te vinden in Hoofdstuk XI, Titel VII van de Programmawet van 8 april 2003 (B.S. van 17 april 2003) betreffende de verzameling van gegevens over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woon- en werkplaats.

- 4) de wijze van toegankelijkheid tot de plaats van tewerkstelling;
- 5) de maatregelen die reeds werden genomen door de werkgever op het vlak van mobiliteitsbeheer;
- 6) de specifieke mobiliteitsproblemen van de onderneming of de instelling.

Nogmaals herinneren dat deze gegevens enkel betrekking hebben op het woonwerkverkeer van de werknemers en bijvoorbeeld niet op het vrachtvervoer door of voor de onderneming.

4.2.1.3 Rol van het overleg

De verzamelde gegevens moeten verplicht worden besproken in de ondernemingsraad (bij ontstentenis van een ondernemingsraad door de vakbondsafvaardiging of door de werknemers bij ontstentenis van een vakbondsafvaardiging). Voor de publieke instellingen moet de diagnostiek worden besproken in het bevoegde overlegorgaan.

Het advies moet tot stand komen binnen twee maanden volgend op het einde van de gegevensverzameling. De gegevens worden door de onderneming vervolgens meegedeeld aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. De onderneming deelt ook de datum en het document mee waarin het advies van de werknemers (vertegenwoordigers) kan worden teruggevonden.

Diezelfde werknemersvertegenwoordigers moeten overigens op de hoogte worden gebracht van elke belangrijke wijziging van de inhoud van de verzamelde gegevens.

In bedrijven, waarvan de directie niet wakker ligt van de mobiliteitsproblematiek, is dit een unieke kans om een debat over mobiliteit te starten in de ondernemingsraad of in het bevoegde overlegorgaan. Zoals steeds weten we dat ondanks wetgevende verplichtingen sommige werk-

gevers een loopje nemen met deze “prullen” die enkel maar tijdverlies zijn. Daarom moeten we toezien dat de werkgever aan zijn verplichtingen voldoet.

Maar er is meer. Vertrekkend vanuit deze diagnose, kan het overleg opgezet worden over: de toegankelijkheid van de onderneming, het aantal arbeidsongevallen op weg naar en van de onderneming, alternatieve verplaatsingsmiddelen, overdekte fietsenstallingen, carpooling, arbeidstijden ... en misschien op termijn komen tot een ondernemingscao of een echt bedrijfsvervoerplan.

Syndicale actie blijft een noodzaak

De wettelijke verplichting om een diagnostiek op te stellen, leidt niet automatisch tot mobiliteitsmaatregelen of een bedrijfsvervoerplan. Bovendien is duidelijk dat ondernemingen tot op vandaag weinig werk gemaakt hebben van echte mobiliteitsmaatregelen. Dit wordt onder andere duidelijk uit de analyse van de eerste diagnostiek die moest worden ingediend (8774 vestigingseenheden stuurden een diagnostiek in):

- slechts 5% van de ondernemingen organiseert carpooling;
- 61,6% van de ondernemingen vermelden geen enkele maatregelen op het vlak van gemeenschappelijk (collectief of openbaar) vervoer;
- slechts 42,3% van de ondernemingen voorzien een bijkomende fietsvergoeding;
- andere dan de hierboven vermelde maatregelen worden bijna niet genomen. Bij 77,4% van de ondernemingen is dit het geval;
- ...

Nochtans is duidelijk dat maatregelen een positief effect hebben op het verplaatsingsgedrag van werknemers. Ter illustratie, wanneer er geen fietsvergoeding

is, gebruikt 73,4% van de werknemers de wagen in deze verplaatsingen en 6,3% de fiets. Wanneer er een bijkomende verplaatsingsvergoeding is voor het fietsen dan stellen we vast dat het gebruik van de wagen zakt tot 65,7% en het gebruik van de fiets stijgt tot 9,5%. Dit is dus een stijging meer dan 50%.

Conclusie: in heel wat ondernemingen ligt het terrein open voor nieuwe en betere mobiliteitsmaatregelen. Er moet niet gewacht worden op initiatieven van de werkgever. Het is ook zinvol syndicaal werk, omdat maatregelen wel degelijk een positief effect hebben op het mobiliteitsvraagstuk.

4.2.1.4 De diagnostiek syndicaal bekeken

De diagnostiek moest een eerste keer opgemaakt worden in de periode van 30 juni 2005 (start van de verzameling van de gegevens) tot 30 april 2006 (uiterste datum van indiening van de diagnostiek). Deze procedure moet nu in principe om de drie jaar herhaald worden. De precieze data liggen echter nog niet vast, maar vanaf 2008 kan je je hieraan verwachten.

De volgende stappen moeten worden doorlopen bij het opstellen van de diagnostiek. Wanneer hieronder sprake is van het akkoord van de OR, betekent dit niet dat de wetgeving dit voorziet, maar geeft dit weer wat we syndicaal wenselijk vinden.

- Akkoord van de OR over de basissituatie: betrokken werknemers en betrokken sites/plaatsen van tewerkstelling.
 - Binnen de OR akkoord gaan over de manier waarop gegevens verzameld worden.
 - Een debat binnen de onderneming op gang brengen en de werknemers bewust maken van de mobiliteitsproblematiek.
 - Consultatie van de OR over de verzamelde gegevens. Na ontvangst hebben de werknemersvertegenwoordigers 2 maanden om te reageren.
 - Advies van de OR over de diagnose rond het woon-werkverkeer.
 - Elektronisch doorsturen van de diagnose aan de Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.
 - Op basis van de verzamelde gegevens een actieplan opmaken in de onderneming. Het uiteindelijke doel is de realisatie van een mobiliteitsplan.
- Je kan er syndicaal voor zorgen dat de werkgever meer en beter doet dan enkel wat wettelijk verplicht is en je kan ook controleren of de verzamelde gegevens overeenstemmen met de werkelijkheid. Je kan:
- waken of de wijze van gegevensverzameling. Wordt het personeel hierbij om hun mening gevraagd?
 - nagaan waarom de werkgever meewerkt aan de diagnostiek: gewoon om in orde te zijn met de wetgeving of wil hij pro-actief de mobiliteitsproblematiek aanpakken;
 - bij de verzameling van de gegevens ook de werknemers betrekken, die wettelijk niet voorzien zijn:
 - uitzendkrachten;
 - de onderaannemers en hun werknemers;
 - werknemers van sites met minder dan 30 werknemers;
 - alle werknemers met een arbeidsovereenkomst, ook zij die minder dan 50% van een voltijdse werken;
 - bij de gegevensverzameling ook rekening houden met andere verplaatsingen dan de hoofdverplaatsing (woon-werk): dus ook ketenverplaatsingen. Dit zijn verplaatsingen die de rechtstreekse weg tussen de woning en het werk onderbreken: school, kinderopvang, winkel, ...;

- de werkgever vragen ook te antwoorden op de niet verplichte vragen uit de enquête (facultatief gedeelte). Zo kan een meer volledig beeld van de situatie bekomen worden;
- door een kleine syndicale rondvraag de volledigheid en juistheid van de verzamelde gegevens controleren;
- de discussie opentrekken naar het goederenvervoer.

In het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest** bestaat de verplichting om een analyse te maken van alle verplaatsingen die verband houden met de onderneming. Alle ondernemingen in Brussel met meer dan 200 werknemers op een zelfde vestigingsplaats moeten dit doen.

Deze verplichting gaat verder dan de federale regeling. **Alle** verplaatsingen moeten in kaart gebracht worden, dus niet alleen het woon-werkverkeer. Bovendien is de analyse niet het eindpunt, maar het begin van een actieplan, een bedrijfsvervoersplan. Deze ondernemingen worden wettelijk verplicht om zo'n bedrijfsvervoerplan op te stellen en jaarlijks te actualiseren. Zie hierover meer in hoofdstuk 4.4.2.

4.2.2 Andere informatiebronnen

Niet alle ondernemingen worden verplicht om een diagnostiek over het woon-werkverkeer op te stellen. Of je kan vinden dat de diagnostiek onvoldoende informatie verstrekt. In deze gevallen moet je een alternatieve weg zoeken.

Je kan zelf een syndicale bevraging organiseren bij het personeel om de belangrijkste mobiliteitsproblemen in kaart te brengen. Ook hierbij is het belangrijk om alle afdelingen en personeelscategorieën (dus ook externen, uitzendkrachten, ...) te betrekken.

Een andere mogelijkheid is het gebruik maken van een **Quick Scan**, die ondernemingen gratis ter beschikking krijgen van de Vlaamse Stichting verkeerskunde. Ten minste wanneer de werknemersvertegenwoordigers (met akkoord van de werkgever) de vraag stellen. Anders kost het €500. Concreet bestaat deze dienst uit drie halve dagen expertbegeleiding per onderneming. Eerst wordt het mobiliteitsprofiel bepaald: waar komen de werknemers vandaan, op welke manier komen ze naar het werk en wat zijn de begin- en einduren van het personeel. Vervolgens wordt het bereikbaarheidsprofiel bepaald: welke mogelijkheden bestaan er om de onderneming te bereiken. De bestaande mobiliteitsmaatregelen worden geëvalueerd en tot slot zullen een aantal aanbevelingen geformuleerd worden.

Meer info: frederik.mollen@verkeerskunde.be

4.3

DE DOELSTELLINGEN EN STRATEGIE VOOR SYNDICALE ACTIE BEPALEN

4.3.1 Hoe aanpakken?

Op basis van de verzamelde gegevens moeten in de verschillende overlegorganen afspraken gemaakt worden over mogelijke acties om de vastgestelde problemen aan te pakken. Dit kan gaan over zeer praktische maatregelen zoals het voorzien van een fietshok of meer structurele maatregelen om het autogebruik terug te dringen. De besprekingen over deze maatregelen zijn belangrijk genoeg om goed voorbereid van start te gaan. Daarom is een grondige discussie hierover in de ondernemingskern noodzakelijk. De volgende stappen kan je doorlopen.

- 1) Bespreek eerst de gegevens die via de diagnostiek of via een andere weg (Quick scan, syndicale bevraging,...) verzameld werden. Wat zijn de belangrijkste problemen of tekortkomingen?

- 2) Bekijk vervolgens wat je wil bereiken. Dat werknemers een antwoord krijgen op de problemen waarmee ze kampen en maatregelen voorstellen om het woon-werkverkeer vlotter te laten verlopen? Of gaan we een stapje verder en willen we bijdragen tot een oplossing voor de algemene mobiliteitsproblemen door bijvoorbeeld maatregelen voor te stellen om het autogebruik terug te dringen? Beperken we ons tot het woon-werkverkeer of gaan we ruimer en spreken we bijvoorbeeld ook over het vervoer van goederen?
- 3) Concretiseer dan de maatregelen die je wil voorstellen. Wat voor soort maatregelen gaan we voorstellen? Materiele en financiële maatregelen of ook maatregelen op het vlak van arbeidsorganisatie? Welke maatregelen kunnen onmiddellijk genomen worden? Welke maatregelen plannen we op langere termijn?
- 4) Tot slot moet afgesproken worden wie in welk overlegorgaan de voorstellen zal verdedigen. Afhankelijk van het type maatregel doe je het voorstel beter in het Comité PB, de ondernemingsraad of de syndicale delegatie. Ook wanneer je in de publieke sector werkt, zal je de beste strategie en plaats (overlegorgaan, ...) moeten bepalen.
- 5) Zorg dat het thema op de agenda van het overlegorgaan staat en volg de besprekingen op in de ondernemingskern. Evalueer ook regelmatig de maatregelen die worden uitgevoerd. In het Comité PB kan je ook gebruik maken van de bevoegdheden inzake het globaal preventieplan en het jaarlijks actieplan. Je kan mobiliteitsmaatregelen laten inschrijven in deze plannen. Zo heb je een concreet instrument om deze maatregelen uit te voeren en op te volgen.
- 6) Maar je kan nog een stap verder gaan en afdwingen dat een bedrijfsvervoerplan wordt opgemaakt, waarin de resultaten van de analyse en de voorgetelde maatregelen worden opgenomen (zie hoofdstuk 4.4.).

4.3.2 De maatregelen

Om je te helpen bij de keuze van de maatregelen vind je in de tabel hieronder een hele reeks van mogelijke maatregelen, thematisch gerangschikt. Je moet uiteraard niet alles doen wat in de tabel staat. Misschien bedenk je zelf ook andere maatregelen die niet in de tabel zijn opgenomen.

Belangrijk! Vergeet niet bij alles wat je zal ondernemen het personeel tijdig te betrekken en te informeren. Sensibilisatie is een belangrijk voor het succes van de actie. Het personeel moet overtuigd zijn van het nut en de nodige medewerking verlenen. Daarom is het ook interessant om een aantal maatregelen, die op relatief korte termijn positieve effecten hebben voor het personeel, op te nemen in je voorstellen. Betrek hierbij niet alleen de 'eigen' werknemers, maar ook de uitzendkrachten en externe werknemers, die gedurende langere termijn in de onderneming actief zijn.

Maar je kan verder gaan dan sensibiliseren en informeren. Er kunnen vormingsinitiatieven opgezet worden, de onderneming kan meewerken aan campagnes die door de overheid of andere organisaties gevoerd worden (week van de vervoering, ...).

Hoe gemakkelijker de keuze voor een alternatief wordt, hoe succesvoller de campagne. Daarom kan het meer dan nuttig zijn om in de onderneming een vorm van dienstverlening op te zetten: ter beschikking stellen van uurregelingen openbaar vervoer, vervoersbewijzen openbaar vervoer verkopen, carpoolingpartners helpen zoeken, fietsroutes uitstippelen, informatie over fiscale voordelen bezorgen, ...

Bevorderen van het gebruik van de fiets:

materiële maatregelen:

- ter beschikking stellen van fietsen voor dienstverplaatsingen, verplaatsingen van en naar een station, enz.;
- voorzien in de mogelijkheid van (gratis) onderhoud en herstelling van fietsen op de onderneming;
- een overdekte fietsstalling, een beveiligde fietsstalling, ...;
- kleedruimtes en douches voor de fietsers;

financiële maatregelen:

- een verhoogde of bijkomende fietsvergoeding;
- financieren van de aankoop van een fiets of fietsartikelen;

andere:

- acties rond veiligheid van fietsers: ijveren voor een betere infrastructuur in de omgeving van de onderneming, opleiding voor fietsers, ...;
- algemene informatie en sensibilisatie rond het gebruik van de fiets, de beste fietsroutes, de mogelijkheden tot financiële vergoedingen, enz.

Bevorderen van carpooling:

- gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers;
- hulp bij het zoeken van de ideale carpool-partner, 'matching' op het niveau van de onderneming, in een groep van ondernemingen of nog ruimer (bv. aansluiten bij een carpool databank);
- een extra verplaatsingsvergoeding voor carpoolers, zowel voor de chauffeur als de meerijders;
- de organisatie van een verzekerde thuisrit wanneer bijvoorbeeld de vaste carpoolpartner vroeger weg moet (ziekte, overwerk, ...);
- rekening houden met carpoolteams bij het organiseren van het werk (wisselen van ploegen, ...);
- verspreiding van informatie over de carpoolsystemen en antwoorden op vragen van werknemers hierover: verzekering, vergoedingen, faciliteiten, ...;

Bevorderen van het gebruik van openbaar vervoer of collectief vervoer:

financiële maatregelen (zie ook hoofdstuk 5.1.1.):

- een verhoogde tussenkomst van de werkgever in de kost van een abonnement. Bijvoorbeeld een volledige terugbetaling van het treinabonnement;
- voorzien van een derdebetalersregeling. Dit is een afspraak met de NMBS waarbij de werkgever de abonnementen rechtstreeks betaald aan de NMBS en de werknemer dus zelf niet meer tussenkomt. Dit is ook goedkoper, want de werkgever betaalt 80% van het abonnement en de NMBS past de 20% bij;
- een extra verplaatsingsvergoeding voor gebruikers van het openbaar vervoer.

materiële maatregelen:

- collectief vervoer zelf organiseren (bus, minibus, ...): voor het volledige woon-werkvervoer of bijvoorbeeld van en naar het dichtstbijzijnde station, enz. Hierbij moet er ook oog zijn voor reistijden, afstanden tussen de woonplaats en de opstapplaats, aansluitingen op openbaar vervoer, ...;
- zorgen voor een gemakkelijke verbinding met opstapplaatsen voor openbaar vervoer zoals collectief vervoer, carpooling, beschikbare bedrijfsfietsen;
- collectief vervoer voor dienstverplaatsingen: collectieve taxi's of huurwagens met chauffeur;
- in de onderneming voorzien in de verkoop van rittenkaarten voor openbaar vervoer zodanig dat werknemers of bezoekers geen tijd verliezen.

andere:

- stimuleren van het openbaar vervoer voor dienstverplaatsingen;
- overleg plegen met de openbare vervoersmaatschappijen over een betere uurregeling, betere en extra aansluitingen, verbeteringen in de bestemmingen van de treinen en bussen, opstapplaatsen dicht bij de onderneming, pendeldiensten naar opstapplaatsen, over de kwaliteit van de opstap-

plaatsen en voertuigen (comfort en veiligheid van wachtlokalen of –plaatsen, comfort en netheid van voertuigen, voldoende zitplaatsen in voertuigen, goede informatieverstrekking in de stations en haltes, ...), over faciliteiten om gecombineerd vervoer te bevorderen (voldoende en veilige parkeerplaatsen aan stations en haltes, veilige fietsstallingen, ...), ...;

- informatie verspreiden over de mogelijkheden van openbaar vervoer;
- sensibiliserende acties en promotiecampagnes: bv. in het kader van de week van de mobiliteit, enz.

Samenwerkingsverbanden buiten de onderneming:

- overleg met de lokale overheden die verantwoordelijk zijn voor de toegangswegen: een betere en veiligere infrastructuur voor voetgangers en fietsers, ...;
- samenwerking met overheden over het mobiliteitsbeheer;
- afspraken met andere bedrijven over collectief vervoer, carpooling, openbaar vervoer, ...

Maatregelen op het vlak van arbeidsorganisatie:

- Verplaatsingen vermijden door het opzetten van systemen van (deeltijds) thuiswerk of telewerk (in een satellietkantoor). Ook kan gedacht worden aan een verkorte werkweek zodanig dat het aantal verplaatsingen verminderd worden (bv. 4 dagen van 9,5 uur in plaats van 5 dagen van 8 uur);
- aanpassen arbeidstijden: bijvoorbeeld voor het afstemmen op dienstregelingen van openbaar vervoer, voor de organisatie van collectief vervoer samen met andere onderneming, ... Dit kan door aanpassing van vaste uurroosters of het invoeren van glijdende werktijden.

Keuze van de arbeidsplaats:

bij een geplande verhuis van de onderneming of de opening van een filiaal of afdeling, moet bij de keuze van de ligging van de nieuwe werkplek rekening gehouden worden met de mobiliteit:

- aanbod aan openbaar vervoer: verbindingen, uurregeling, ...;
- afstand tot haltes en stations;

- zo dicht mogelijk bij de woonplaats van de werknemers (zonder de bereikbaarheid nadelig te beïnvloeden)
- veiligheid van de verkeersinfrastructuur voor fietsers, voetgangers, ...

Maatregelen op het vlak van vrachtvervoer

- maatregelen nemen om (lege) transporten te voorkomen;
- beperken van voertuigkilometers door het beperken van afstanden en het aantal vrachtbewegingen, door het verbeteren van de belading, door samen te werken met andere ondernemingen;
- het kiezen van 'slimme' routes (files, steden en woonkernen vermijden) en rijden op verkeersluwe momenten;
- het zoeken naar alternatieven voor het vervoer via de weg: spoor en waterwegen.

! Pas op voor de eisen op het vlak van flexibiliteit die gesteld worden aan chauffeurs, laders en lossers, ... Mobiliteitsmaatregelen voor vrachtvervoer kunnen een sterke invloed hebben op de arbeidsorganisatie, zowel positief als negatief.

Milieumaatregelen

Bovenstaande maatregelen hebben onder andere tot doel om het individueel autogebruik en het vrachtvervoer via de weg maximaal terug te dringen. Dit bevordert de mobiliteit van alle weggebruikers, maar heeft daarbij ook het belangrijke voordeel dat er gewerkt wordt aan de beperking van de luchtverontreiniging en de CO₂-uitstoot. Het gebruik van auto's of vrachtwagens volledig uitbannen is niet wenselijk en mogelijk. Daarom kan gedacht worden aan andere milieusporende maatregelen:

- het aankopen van energiezuinige en minder vervuilende (bedrijfs)wagens (hybride en andere milieuvriendelijke technologieën). De meerkost bij aanschaf betaalt zich op termijn terug;
- organiseren van lessen in milieuvriendelijk en zuinig auto- en vrachtwagengebruik;
- ...

Een vervoerscoördinator

Een vast aanspreekpunt in de onderneming voor alles wat met mobiliteit te maken heeft, is een goed idee. De 'vervoerscoördinator' kan alle acties die de onderneming op het vlak van mobiliteit wil voeren in goede banen leiden:

- helpen bij de analyse van de problemen;
- mee zoeken naar de mogelijke alternatieven;
- deze alternatieven concreet mee organiseren;
- informatie- en sensibilisatiecampagnes organiseren;
- vormingsinitiatieven ontwikkelen;
- de werkgever en de werknemersvertegenwoordigers adviseren;
- antwoorden op vragen van individuele werknemers;
- de dienstverlening opzetten en begeleiden.

Sectorafspraken

Twee keer het warm water uitvinden is echt niet nodig. Daarom loont het de moeite om vooraf contact op te nemen met je vakbondssecretaris. Er staan namelijk mobiliteitsmaatregelen in een aantal sectorcao's. Deze maatregelen gaan meestal over terugbetalingen van het woonwerkverkeer: fietsvergoedingen, verhoogde tussenkomsten in het openbaar vervoer, carpoolvergoedingen, enz. Je kan nagaan of in je onderneming deze afspraken worden nageleefd.

Op Vlaams niveau werden aanvullend ook sectorconvenanten afgesloten. Op het vlak van mobiliteit beperken die zich vooral tot een aantal engagementsverklaringen: geven van reisadvies aan werknemers, het versterken van duurzame mobiliteit, het inschakelen van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde of de mobiliteitsconsulenten, voorrang geven aan collectief vervoer, bestaande middelen promoten, enz. Deze afspraken kunnen gebruikt worden om de werkgever te dwingen actie te ondernemen. Meer informatie over de sectorconvenanten:

http://www2.vlaanderen.be/ned/sites/werk/sectoren_convenants.htm

4.3.3 De voordelen

Om de werkgever of de collega's te overtuigen van het nut van deze maatregelen heb je soms goede argumenten nodig. Deze zijn echter meer dan voldoende aanwezig.

De werknemer:

- kan gemakkelijker op het werk geraken;
- kan op een comfortabelere manier op het werk geraken (bv. een boek lezen op de trein of de bus in plaats van zich druk te maken in een file);
- spaart tijd uit;
- komt minder gestresseerd op het werk of thuis aan;
- verhoogt de veiligheid door minder verkeersongevallen;
- werkt aan de gezondheid (door de fiets te gebruiken of te voet te gaan);
- kan geld uitsparen: door terugbetaling van het vervoer, door premies, door fiscale voordelen, ...;
- kan de aanschaf en alle kosten van een auto of een tweede auto in het gezin vermijden;
- ondervindt geen hinder van een beperkte mobiliteit bij het zoeken en houden van werk;
- kan het werk en het gezin beter op elkaar afstemmen;
- ...

Kortom, het doel en het nut van deze maatregelen is het verhogen van de levenskwaliteit van de werknemer. Maar ook de onderneming heeft baat bij zulke maatregelen.

De onderneming:

- kan belangrijke besparingen realiseren: minder kosten voor parkeergelegenheid, minder verplaatsingskosten,



minder kosten als gevolg van verkeersongevallen;

- kent een kleiner verlies van arbeidsuren door files, enz.;
- verhoogt haar bereikbaarheid;
- kan de organisatie en logistiek optimaliseren door betere afspraken in de onderneming, met klanten en leveranciers;
- ziet de relatie met het personeel verbeteren: personeel dat minder gestresseerd is zal efficiënter werken zal minder afwezig zijn, ... met een hogere productiviteit tot gevolg;
- krijgt een beter imago en kan een goede mobiliteit als positief argument uitspelen bij de zoektocht naar goede arbeidskrachten;
- ...

Samengevat zal de onderneming kosten besparen, rendabeler kunnen werken, een betere relatie met en onder het personeel realiseren en door een verbeterd imago aantrekkelijker worden voor klanten en kandidaat werknemers.

De maatschappij als geheel wordt er ook beter van omdat een betere mobiliteit niets dan voordelen heeft:

- er worden kosten bespaard door het vermijden van files, verkeersongevallen, ...;
- het leefmilieu en de luchtkwaliteit doen een goede zaak door een verminderde uitstoot van broeikasgasen en andere luchtvervuilende stoffen. Ook kan de verkeershinder (lawaaï, stank, enz.) beperkt worden;
- een beter milieu, een betere combinatie werk en gezin, minder stress zorgen allemaal voor een gezondere mens, wat de maatschappij op termijn veel geld bespaard;
- ...

Afhankelijk van de specifieke situatie in de onderneming kan je waarschijnlijk nog heel wat andere, concrete voordelen bedenken. Het is belangrijk deze voordelen samen op een rijtje te zetten en te gebruiken in de gesprekken met de werkgever en de collega's.

4.4

NAAR EEN BEDRIJFSVERVOERPLAN

4.4.1 Wat is een bedrijfsvervoerplan?

Een bedrijfsvervoerplan bevat alle maatregelen om de verplaatsingen in verband met de onderneming te optimaliseren. Het gaat uiteraard over de woon-werkverplaatsingen, maar ook over de verplaatsingen in opdracht van het werk en de verplaatsingen van klanten, leveranciers en goederen.

Zoals in elk goed plan zou je minstens een aantal elementen moeten terugvinden:

- een analyse van de belangrijkste problemen, de bereikbaarheid, enz.;
- de doelstellingen die de onderneming wil bereiken;
- de concrete maatregelen;
- wie verantwoordelijk is voor de uitvoering van de maatregelen;
- een timing voor de uitvoering;
- de wijze van evaluatie en bijsturing van het plan.

4.4.2 Een wettelijk kader?

Op federaal (Belgisch) en op Vlaams niveau bestaat er geen enkel wettelijk kader voor een bedrijfsvervoerplan. In Vlaanderen is het dus zaak om de werkgever te overtuigen van het belang van een goed plan en concrete inhoudelijke voorstellen te doen. Wel kan je verwijzen naar een wettelijke regeling die bestaat voor ondernemingen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gevestigd zijn.

Alle instellingen die meer dan 200 personen tewerkstellen

op eenzelfde vestigingsplaats in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten een bedrijfsvervoerplan opstellen. De wetgeving voorziet een timing in twee fasen.

Een eerste fase bestaat uit een analyse van de huidige situatie. Er moet een diagnose van de mobiliteit van de onderneming en een ontwerp van actieplan opgemaakt worden. De diagnose en het actieplan hebben niet alleen betrekking op het woon-werkverkeer, maar **ook** op:

- de verplaatsingen van de werknemers, de leveranciers en de klanten;
- de bereikbaarheid van de onderneming met de verschillende vervoersmiddelen;
- de beschrijving van reeds genomen maatregelen ter verbetering van de mobiliteit;
- de lijst van instellingen in de buurt waarmee eventueel een gemeenschappelijk vervoerplan kan worden uitgewerkt.

Fase 1 moest ten laatste op 31 december 2004 bij een opvolgingscel van 'Leefmilieu Brussel' (BIM) worden ingediend. Die opvolgingscel bezorgde een advies over deze eerste fase uiterlijk drie maanden na de indiening.

In een tweede fase moest het actieplan geconcretiseerd worden. Het plan beschrijft het geheel van middelen dat wordt ingezet om de verplaatsingen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Fase 2 moest ten laatste negen maanden na ontvangst van het advies over de eerste fase bezorgd worden. Hierna volgt binnen de drie maanden opnieuw een advies over de tweede fase. Na ontvangst van dit tweede advies, moeten de ondernemingen jaarlijks het bedrijfsvervoerplan actualiseren.

De verplichting om een bedrijfsvervoerplan uit te werken, is voor Brussel vastgelegd in de Ordonnantie (Brusselse wet) van 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit. Een besluit van de Brusselse

Regering (05/02/2007) zorgde ervoor dat de verplichting van kracht is sinds 1 juli 2004.

Meer informatie over deze verplichting en de documenten die gebruikt worden voor de twee fasen vind je terug op de website van het BIM: www.ibgebim.be

4.4.3 Rol van de vakbond bij een bedrijfsvervoerplan

In heel België bestaat dus een wettelijke regeling voor een diagnostiek of een analyse van de mobiliteit. In Brussel bestaat een verplichting voor het opstellen van een bedrijfsvervoerplan. De rol van het overleg is slechts beperkt aanwezig in deze regelgeving. Er wordt enkel verwezen naar een opdracht van de ondernemingsraad bij de opmaak van de diagnostiek. De rol van de werknemersvertegenwoordigers en de vakbond bij het tot stand komen van een bedrijfsvervoerplan is niet geregeld. We kunnen dan ook alleen maar een aantal tips meegeven:

- spreek in de kern af op welk overlegorgaan dit voorstel geagendeerd wordt, of nog beter dat het gelijktijdig op de verschillende overlegorganen wordt besproken;
- maak het idee bespreekbaar door zelf al met een eerste voorstel van inhoud te komen. Je hoeft hierbij niet in detail te gaan. Je stelt de werkgever voor dat de resultaten van de mobiliteitsanalyse (diagnostiek, ...) worden opgenomen en dat de bestaande mobiliteitsmaatregelen worden opgelijst. Vervolgens kan je hieraan de nieuwe maatregelen toevoegen die in de kern werden afgesproken. Je kan aan de werkgever vragen om op basis hiervan een voorstel van tekst uit te werken. Ideeën van maatregelen vind je terug in hoofdstuk 4.3.2;

- indien er bereidheid is om hieraan te werken, spreek dan een duidelijke timing af. Je kan de werkgever ook voorstellen om voor de nodige expertise een beroep te doen op externe partners (zie hoofdstuk 5);
- het loont ook de moeite om tot afspraken te komen met de andere vakbonden. Samen sta je sterker, zeker wanneer de werkgever niet geneigd is om vlug op de voorstellen in te gaan;
- het is reeds gezegd, maar spreek ook over je plannen met de werknemers. Voorstellen die door een grote groep gedragen worden hebben meer kans op slagen.

4.4.4 Enkele voorbeelden van bedrijfsvervoerplannen

Bedrijfsvervoerplannen zijn meer dan een theorie. Een aantal ondernemingen hebben getoond dat het in de praktijk werkt. Maatregelen werden afgesproken en in een bedrijfsvervoerplan neergeschreven. Geen van deze voorbeelden is ideaal voor iedereen. Ze zijn geschreven op maat van een specifieke onderneming. Geen van deze voorbeelden bevatten alle maatregelen die mogelijk kunnen genomen worden. Het belangrijkste is dat een eerste stap gezet werd, dat afspraken werden gemaakt tussen de onderneming en het personeel.

Dit is dan ook de boodschap van deze brochure: maak afspraken over mobiliteitsmaatregelen en zet ze op papier. Het is nooit perfect vanaf de eerste poging, maar een planmatige aanpak laat je toe om afspraken te evalueren, eventueel te herzien en nieuwe dingen eraan toe te voegen. Een bedrijfsvervoerplan is nooit volledig af, al was het maar omdat nieuwe problemen ontstaan, de omstandigheden wijzigen, enz.

In wat volgt vind je een opsomming van maatregelen die door een aantal ondernemingen werden ingeschreven in een bedrijfsvervoerplan⁹.

⁹ Meer uitleg bij deze voorbeelden vind je terug op de website www.mobiliteitsmanagement.be bij 'welbekende voorbeelden'

Colruyt

Maatregelen woon-werkverkeer

Aansluiting bij Vlaamse carpoolbank, gegarandeerde thuisrit, promotiecampagnes, fietsvergoedingen, fietsen ter beschikking stellen van werknemers met inbegrip van onderhoud.

Maatregelen goederenvervoer

Optimalisatie benuttingsgraad vrachtwagens (steeds meer dan 95% gevuld), een hoffelijkheidscharter en opleiding voor chauffeurs, degelijke vrachtwagens met alle veiligheidsvoorzieningen (snelheidsbegrenzers, dode hoekcamera's, extra spiegels, reflecterende strips, ...), bevoorradiging van de distributiecentra waar mogelijk via het spoor, ...

KBC

Pendelbussen naar station, 100% terugbetaling vervoersabonnement, flexibele werkuren voor betere aansluiting openbaar vervoer, telewerk, verhuispremies om dichterbij het werk te komen wonen, aanstellen van een vervoerscoördinator, ...

Ecover

Medewerkers met 'kleine' auto's krijgen een extra vergoeding, ook vergoedingen voor carpoolers, fietsers en bromfietser, een afsluitbare fietsstalling, reserve-fietsen, mogelijkheid tot douchen, kosteloos wassen en drogen van kleding, ...

Ford

Constance verbetering bedrijfsbus-systeem (routes, reistijd, kwaliteit, toegankelijk voor werknemers van randbedrijven), carpoolcampagnes, thuiskomgaranties voor werknemers die moeten overwerken, in samenwerking met de openbare wegbeheerders werken aan veiligere toegangswegen, ...

Janssens Pharmaceutica

Derdebetalersregeling voor gebruikers openbaar vervoer, informatie over dienstregelingen, ijveren bij de openbare vervoermaatschappij voor betere verbindingen, aansluiten bij carpoolbank, een carpoolcoördinator, gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers, fietsvergoeding, veiligheid voor fietsers en voetgangers op het bedrijf verhogen, fietsstallingen, douches en kleedkamers, info over fietsroutes, bedrijfsfietsen voor dienstverplaatsingen, ...

Stad Gent

Concentratie van diensten op een voor het openbaar vervoer goed bereikbare plaats, telewerken voor bepaalde groepen, dienstfietsen, 100% terugbetaling abonnement, kilometervergoeding voor fietsverplaatsingen, promotiecampagnes, betalend parkeren voor autogebruikers, ...

Dexia

Gratis openbaar vervoer via een derdebetalerssysteem, vergoedingen voor de verplaatsing van de woonplaats naar het vertrekstation, terugbetaling parkeerkosten aan het station, gratis parkeerplaats voor carpoolers, vergoedingen voor voetgangers, fietsers en motorrijders, pendelbusjes tussen de verschillende gebouwen en naar het station, flexibele werktijden, 4-dagenweek, mogelijkheden tot telewerk, ...

Agfa Gevaert

Constance verbeteringen bedrijfsbussysteem (optimalisatie busroutes, nieuwe buslijn,...), carpoolcampagnes, gereserveerde parkeerplaats voor carpoolers, fietsvergoeding, fietsbergplaats met aanpalende douche- en omkleedruimte, constante opvolging van het bedrijfsvervoerplan door een vervoerscoördinator en overleg met de vakbonden via een vervoerscommissie, ...

VTB-VAB

Fietsvergoeding, fietsenstalling, omkleed- en doucheruimtes, fietsherstelling op de onderneming, volledige terugbetaling openbaar vervoer, aanpassing werkuren in functie van het openbaar vervoer, hogere vergoeding en gereserveerde parkeerplaats voor carpoolers, één bijkomende anciënniteitsdag voor voor openbaar vervoersgebruikers en carpoolers, een gegarandeerde thuisrit, ...

Provincie Limburg

Een vervoercoördinator die pendeladvies verleent, opvolging van het bedrijfsvervoerplan via een stuurgroep, maandelijkse mobiliteitsloterij met prijzen onder de gebruikers van duurzame vervoermiddelen, regelmatige sensibilisatie- en informatiecampagnes, een verhoogde terugbetaling van het abonnement, pendel- en dienstfietsen, fietsvergoeding, fietsherstel- en onderhoudsdienst, omkleed- en droogruimte, betere fietsstallingen, voor dienstverplaatsingen zijn tickets voor openbaar vervoer beschikbaar op het werk, aansluiting bij carpoolbank, gereserveerde parkings voor carpoolers, gegarandeerde thuisrit bij dringende situaties, ...

Zoo Antwerpen

Parkeerplaatsen enkel voor werknemers met een slechte openbaar vervoerverbinding, persoonlijk reisadvies, fietsvergoeding aan 100% van het sociaal abonnement, overdekte fietsstalling, derdebetalingsregeling met 100% terugbetaling van het abonnement, aanpassing werkuren, betere planning van vergaderingen, mogelijkheden tot thuiswerk, ...

DE

Naar de sporen



PART



05

EEN DUURZAAM WOON-WERKVERKEER: OOK DE VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE OVERHEID

Niet alleen de sociale partners, maar ook de verschillende overheden in ons land zoeken naar manieren om het woon-werkverkeer op een betere manier te organiseren en om meer duurzame vormen van mobiliteit van en naar het werk te stimuleren.

ers les voies



5.1

OP FEDERAAL NIVEAU

5.1.1 Tussenkost werkgever in de kosten van het openbaar vervoer

5.1.1.1 Met de trein

Werknemers die met de trein naar het werk komen, kunnen zich hiervoor een treinkaart aanschaffen bij de NMBS. Via de nationale cao 19ter wordt de werkgever verplicht om een gedeelte van de abonnementsprijs terug te betalen aan de werknemer, ongeacht onder welk statuut of in welke sector deze aan de slag is. Deze regeling werd reeds geïntroduceerd in 1962 toen de werkgevers bij wet gedwongen werden om tussen te komen in het zogenaamde "sociaal abonnement" van arbeiders en bedienden. Over de jaren heen werd het toepassingsgebied van de wet uitgebreid.

Wanneer werknemers gebruik maken van de dienstverlening van de NMBS voor hun woon-werkverplaatsing, dan hebben zij recht op de terugbetaling van 56 tot 64,9% van de prijs van het abonnement. Deze tegemoetkoming van de werkgever wordt bepaald aan de hand van tabellen die elk jaar opnieuw worden opgesteld en varieert naargelang het type treinkaart waarvoor men kiest, de geldigheidsperiode en het afgelegde afstand. Voor werknemers die dagelijks eenzelfde vast traject afleggen is er de Trajecttreinkaart. Voor wisselende of lange trajecten (meer dan 146 km heen) werd de Netteinkaart gecreëerd, waarmee je op het volledige NMBS-netwerk kan reizen. Deeltijds werkenden kunnen gebruik maken van de Railflex-kaart, waarmee ze gedurende 15 kalenderdagen 5 heen- en terugreizen tussen twee dezelfde Belgische stations kunnen maken.

Voor meer informatie over de verplichte patronale bijdrage in de prijzen van de treinkaarten, surf u naar www.nmbs.be Daar klikt u op "Bedrijven" en dan op "Woon-werkverkeer"

5.1.1.2 Met ander openbaar vervoer dan de trein

Ook indien je als werknemer gebruik maakt van ander openbaar vervoer dan de trein (bus, tram, metro), heb je recht op terugbetaling van een deel van je vervoersonkosten. Voorwaarde is wel dat je woon-werkverplaatsing minimum 5 km bedraagt. Voor de bepaling van de werkgeverstussenkost bestaan er twee mogelijkheden:

- 1) **de prijs van het busabonnement staat in verhouding tot de afgelegde afstand:** de verplichte patronale bijdrage is gelijk aan de overeenkomstige werkgeverstussenkost in de prijs van de treinkaart voor dezelfde afstand. De verplichte tussenkomst bedraagt maximum 60% van wat de werknemer werkelijk betaald heeft.
- 2) **de abonnementsprijs is een eenheidsprijs, niet gerelateerd aan de woon-werkafstand.** De wettelijke patronale bijdrage wordt forfaitair vastgesteld op 56% van de prijs die door de werknemer betaald werd. De (maandelijkse) tegemoetkoming is echter beperkt tot een bedrag gelijk aan de tussenkomst in de prijs van een maandtreinkaart voor een afstand van 7 km (21,30 euro per maand vanaf 1/02/2007). In de praktijk wordt vooral dit laatste systeem toegepast. De regionale vervoersmaatschappijen De Lijn (Vlaanderen) en MIVB (Brussels Hoofdstedelijk Gewest) bieden immers nog uitsluitend netabonnementen aan, waarmee men tegen een vaste prijs onbeperkt kan reizen op het hele net.

Voor meer informatie over de werkgeverstussenkost in de netabonnementen van De Lijn, surf u naar www.delijn.be Daar klikt u op "Bedrijf".

5.1.1.3 Combinatie van de trein met andere openbaar vervoermiddelen

Als de werknemer voor zijn woon-werkverplaatsing de trein combineert met de bus, tram en/of metro en er wordt slechts één vervoerbewijs afgeleverd voor het geheel van de afstand, dan is de patronale bijdrage gelijk aan de overeenkomstige tussenkomst in de prijs van een treinkaart voor deze afstand.

Sinds 1 juli 2002 is de werkgever echter een aanvullende tegemoetkoming bovenop de treinkaart verschuldigd, wanneer de werknemer zijn treinkaart van de NMBS combineert met een abonnement van De Lijn. De huidige tarieven van deze tussenkomst vindt u in onderstaande tabel.

Als er per vervoersmiddel een ander reisbewijs wordt afgeleverd, dan moet de tegemoetkoming berekend worden per vervoersmiddel. De werkgeverstussenkomst is dan de optelsom van de apart berekende bijdragen.

5.1.2 Gratis woon-werkverkeer via tussenkomst NMBS

Sinds 1 januari 2005 kunnen werkgevers uit de privésector die dat wensen een overeenkomst met de NMBS afsluiten waardoor het voor hun werknemers mogelijk wordt om volledig gratis met het openbaar vervoer te reizen. Het is de werkgever die het initiatief moet nemen om deze Derde Betalersregeling aan te vragen bij de NMBS. De regeling houdt in dat de werkgever 80% van de prijs van een treinabonnement betaalt. De NMBS doet hierbovenop een tegemoetkoming van 20% van de abonnementsprijs. De werknemer betaalt in dit geval dus niets voor zijn treinverplaatsing. Hij dient ook de vervoersonkosten niet voor te schieten, vermits de werkgeversbijdrage van 80% rechtstreeks aan de werkgever wordt gefactureerd.

Indien de werknemer voor zijn woon-werkverkeer de trein combineert met bus, tram en/of metro, dan dient hij niets bij te betalen voor zijn abonnement bij De Lijn of bij de MIVB. Sinds 1 juni 2007 bedraagt de werkgeverstussenkomst in het bijkomende traject van De Lijn 100%. Een bijkomend woon-werktraject van de MIVB is voor 80% ten laste van de werkgever en voor 20% ten laste van de NMBS.

	Buzzy Pazz		Omnipas			
	6 tot en met 24 jaar		25 tot en met 59 jaar		+ 60 jaar	
	Werkgevers -bijdrage	Kostprijs	Werkgevers -bijdrage	Kostprijs	Werkgevers -bijdrage	Kostprijs
1 week	2,00	3,80	3,00	6,00	2,50	4,90
1 maand	6,40	12,70	10,00	19,80	8,30	16,40
3 maanden	17,60	36,00	27,50	56,00	22,70	46,50
12 maanden	45,00	89,00	73,00	147,00	60,00	119,00

Tabel: Bijdrage van de werkgevers in de prijs van de nettoeslag De Lijn bij combinatie met een NMBS-treinkaart (1/07/2002)

5.1.3 Wet betreffende de verzameling van woon-werkgegevens

Pogingen om via wetgeving bedrijfsvervoerplannen te bevorderen en zelfs te verplichten, mislukten in de loop van de jaren negentig tot drie maal toe. De werkgevers wilden niet weten van een verplichting om een bedrijfsvervoerplan op te stellen, terwijl de vakbonden beducht waren voor maatregelen die de keuzevrijheid van de werknemer op het vlak van woon-werkverkeer zouden inperken. Deze wetsvoorstellen vormden echter wel de aanzet voor het tot stand komen van de federale diagnostiek woon-werkverkeer¹⁰.

Hierover kon je reeds alles lezen in hoofdstuk 4.2. van deze brochure.

Meer informatie over de diagnostiek woon-werkverkeer vind je ook terug op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer:

<http://www.mobilit.fgov.be/nl/mobil/mobaccn/diagnon.htm>

5.2 VLAANDEREN

Ook de Vlaamse overheid neemt heel wat maatregelen om de woon-werkmobiliteit te sturen. De meeste van deze initiatieven richten zich op het sensibiliseren van werknemers en werkgevers voor een duurzamere mobiliteit, het bieden van ondersteuning bij het opstellen van bedrijfsvervoerplannen en het terugdringen van het aandeel van de auto in het woon-werkverkeer. Daarnaast investeert het Vlaams Gewest in de uitbouw van toegankelijke en verkeersveilige infrastructuur (fietspaden, fiet-

senstallingen, carpoolparkings, vrije busbanen, ...). Via de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn slaagt de overheid er tevens jaar na jaar in om steeds meer reizigers, waaronder ook heel wat werknemers, naar het openbaar collectief vervoer aan te trekken.

5.2.1 Sensibilisering en educatie

5.2.1.1 Opleidingen mobiliteitsmanagement Vlaamse Stichting Verkeerskunde

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) is een instelling van de Vlaamse overheid die instaat voor opleiding en vorming op het vlak van verkeerskunde, mobiliteit en verkeersveiligheid. VSV heeft een uitgebreid informatie- en vormingsaanbod voor werkgevers en werknemers die willen werken rond mobiliteitsmanagement. Op die manier worden zij ondersteund in het beheersen en organiseren van de woon-werkmobiliteit in het bedrijf en het zoeken naar oplossingen voor specifieke mobiliteitsproblemen binnen het bedrijf.

Sinds enkele jaren verzorgt VSV, in samenwerking met het mobiliteitsbureau Traject, voor de vakbonden een gratis aanbod van opleidingen over woon-werkverkeer en het opstellen van bedrijfsvervoerplannen. De opleiding richt zich tot werknemersafgevaardigden, secretarissen, vormingsmedewerkers en andere geïnteresseerden. De opleiding bestaat uit twee gedeelten: een informatief deel waarbij een aantal specifieke mobiliteitsthema's worden aangesneden, zoals de financiële en fiscale aspecten van woon-werkverkeer, de rol van het sociaal overleg bij de mobiliteitsproblematiek in het bedrijf en mogelijke methodieken voor het opstellen van een bedrijfsvervoer-

¹⁰ * Programmawet van 8 april 2003 (Hoofdstuk XI - Verzameling van gegevens over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woon- en werkplaats) (Belgisch Staatsblad 17 april 2003) en bijhorend Koninklijk besluit van 16 mei 2003 (Belgisch Staatsblad 5 juni 2003) en van 25 oktober 2004 (Belgisch Staatsblad 26 december 2004)

* Programmawet van 22 december 2003 (Belgisch Staatsblad 31 december 2003)

* Ministerieel besluit van 29 oktober 2004 houdende vaststelling van de voorwaarden tot het bekomen van inlichtingen vanwege de databank inzake woon-werkverkeer (Belgisch Staatsblad 26 december 2004)



plan. In het praktische deel wordt aan de hand van enkele concrete praktijkvoorbeelden duidelijk gemaakt hoe een bedrijfsvervoerplan tot stand komt en welke de rol van de vakbondsafgevaardigden hierbij is. Tijdens de cursus kunnen de deelnemers zelf accenten leggen in de gekozen onderwerpen en suggesties geven van een regio, een sector of project die ze behandeld willen zien.

Meer informatie op
www.verkeerskunde.be/MobMgt/opleidingWN/

5.2.1.2 Ideeënboek en toolbox

Tijdens de afgelopen jaren heeft de Vlaamse overheid ook verscheidene initiatieven ondersteund om bedrijven en werknemers te informeren en bij te staan in het organiseren van een duurzamer woon-werkverkeer. Zo is er het ideeënboek "Maatregelen Duurzame Mobiliteit" dat tot stand kwam via het Vlaams Werkgelegenheidsakkoord dat in 2003 werd afgesloten tussen de vakbonden, werkgeversorganisaties en de Vlaamse Regering. Het ideeën-

boek is een praktisch handboek met heel wat tips en maatregelen die werknemers en bedrijfsleiders zelf kunnen toepassen om in de onderneming een duurzamer mobiliteitsbeleid te voeren. Aan de hand van steekkaarten worden concrete suggesties gegeven over hoe men alternatieve vervoerswijzen in het woon-werkverkeer aantrekkelijker kan maken.

U kan het Ideeënboek terugvinden op de
<http://www.mobielvlaanderen.be/verkeersbeleid/verkeersbeleid12.php>

Een ander instrument is de "Toolbox voor mobiliteitsmanagement in de ondernemingen". De toolbox is een hulpmiddel voor werkgevers en werknemers bij het opstellen en ontwikkelen van een bedrijfsvervoerplan. De toolbox kan u terugvinden op de volgende website:
www.mobiliteitsmanagement.be.

5.2.2 Het provinciaal mobiliteitspunt: uniek aanspreekpunt voor werknemers en bedrijven voor woon-werkverkeer

Sinds 1 juli 2007 staat in elke provincie een provinciaal mobiliteitspunt ter beschikking van bedrijven, bedrijvenzones en instellingen om op een professionele manier ondersteuning te bieden bij het opstellen en uitwerken van acties in het kader van een duurzaam woon-werkverkeer. Het provinciaal mobiliteitspunt is een samenwerkingsverband tussen De Lijn en de mobiliteitscoördinatoren van de provincies.

De belangrijkste taak van het mobiliteitspunt is haar functie als centraal aanspreekpunt voor bedrijven en instellingen. Tot nu toe moesten bedrijven zich voor hun vragen inzake woon-werkverkeer wenden tot verschillende administraties en instanties. Vanaf nu zullen zij met hun concrete vragen over bv. het organiseren van collectief vervoer of het uitvoeren van een mobiliteitsdiagnose terecht kunnen bij het mobiliteitspunt van hun provincie.

De mobiliteitsexperts van de provincie geven informatie en professioneel advies over mogelijke oplossingen voor de mobiliteitsproblemen waarmee de bedrijfswereld te kampen heeft. Zij zullen ook zelf contacten leggen met de bedrijven en hen ondersteunen bij het uitwerken van duurzame mobiliteitsprojecten ter verbetering van de woon-werkverplaatsingen van hun werknemers. Zo kunnen de provinciale mobiliteitsadviseurs nagaan welke mobiliteitsbehoeften een bedrijf heeft, de mobiliteitsproblematiek van de onderneming in kaart brengen en het bedrijf begeleiden bij het opstellen van een bedrijfsvervoerplan. Zij kunnen ook initiatieven nemen om bedrijven binnen een bedrijvenzone of op lokaal niveau samen te brengen om gezamenlijk mobiliteitsmaatregelen te nemen.

Daarnaast zullen de provinciale mobiliteitsconsulenten het grote publiek bijstaan met advies over de beste

manier om de werkplek te bereiken en informatie over het aanbod aan openbaar vervoer en alternatief autobedielt gebruik zoals carpooling en autodelen. Ook individuele werknemers, werkzoekenden en groepen van reizigers kunnen op deze dienstverlening beroep doen. In de mobiliteitspunten zal ook een mobiliteitswinkel van De Lijn ondergebracht worden, waar men kan vervoersbewijzen en abonnementen kan aankopen.

5.2.3 Pendelfonds

Het Pendelfonds is een nieuw initiatief waarmee de Vlaamse overheid bedrijven ertoe wil aanzetten om concrete maatregelen te treffen om hun woon-werkverplaatsingen op een meer duurzame manier te organiseren. Het Pendelfonds maakt deel uit van het ambitieuze Pendelplan waarin de Vlaamse Regering het engagement aangaat om tegen 2010 het aandeel van het autoverkeer in het woon-werkverkeer van 70% naar 60% terug te brengen en het aandeel van alternatieve vervoer (fiets, openbaar en collectief vervoer) van 30% naar 40% op te trekken.

Bedrijven en instellingen kunnen vanuit het pendelfonds subsidies krijgen voor 'pendelprojecten'. Deze projecten moeten concrete initiatieven bevatten om de duurzame bereikbaarheid van het bedrijf te vergroten, alternatieven aanreiken voor de auto en de werknemers ertoe brengen van die alternatieven gebruik te maken. De in het project beschreven acties moeten een opstap vormen om het woon-werkverkeer naar de bedrijfslocatie te reorganiseren en de kwaliteit ervan voor werknemers te verhogen.

Het pendelfonds staat in voor de betaling van maximaal de helft van de kosten die aan het mobiliteitsproject verbonden zijn en dit voor een periode van maximaal vier jaar. Het resterende bedrag moet het bedrijf of de instelling zelf bijdragen.

Het Pendelfonds keert subsidies uit aan privé- en overheidsbedrijven, maar ook aan lokale en provinciale over-

heden indien deze voor de uitvoering van het project samenwerken met een privépartner. Partnerschappen tussen private en publieke instellingen komen eveneens in aanmerking. De vestiging van het bedrijf of de instelling waarvoor subsidies worden aangevraagd moet in het Vlaams Gewest gelegen zijn.

Bedrijven worden tevens gestimuleerd om gezamenlijk een project in te dienen, zeker als ze op dezelfde locatie gelegen zijn en met dezelfde mobiliteitsproblematiek geconfronteerd worden. Vooral op bedrijventerreinen waar veel KMO's gevestigd zijn is samenwerking van belang, omdat hierdoor de kosten van het project kunnen gedrukt worden.

Een mobiliteitsproject komt enkel in aanmerking voor een subsidie uit het Pendelfonds indien er op niveau van het bedrijf of de instelling over de voorgestelde acties overleg heeft plaatsgevonden met de werknemers. De officiële overlegorganen binnen de onderneming moeten geconsulteerd worden over het in te dienen project, d.w.z. de ondernemingsraad, het Comité PB of de syndicale delegatie. In bedrijven waar er geen officiële werknemersafvaardiging is, kan een werkgever de werknemers consulteren door een vergadering over het in te dienen project te organiseren of door een enquête onder het personeel te houden over de mobiliteitsacties. **Bij gebrek aan een werknemersafvaardiging, kan een positief advies van de Sociaal-Economische Raad van de Regio, waarin ook de vakbonden zetelen, eveneens bewijzen dat de werknemers van het bedrijf betrokken werden.**

Het Pendelfonds kan een hefboom zijn om in de onderneming initiatieven te nemen voor een betere combinatie arbeid en gezin, om de bereikbaarheid van het bedrijfsterrein te vergroten en om werkzoekenden uit de regio voor openstaande vacatures te laten solliciteren. Het is dus van belang dat werknemers betrokken worden bij het uitwerken van de maatregelen in het project.

Een begeleidingscommissie, paritair samengesteld uit een vertegenwoordiging van de Vlaamse werknemers -en werkgeversorganisaties beoordeelt de mobiliteitsprojecten op hun kwaliteit en inhoud. Deze commissie zal de Vlaamse minister van mobiliteit adviseren over welke projecten weerhouden kunnen worden voor financiering vanuit het Pendelfonds.

Het is de minister die de uiteindelijke beslissing neemt. De werkgever moet zijn projectdossier via een elektronisch formulier indienen bij de begeleidingscommissie van het Pendelfonds, samen met een document dat stelt dat het project voldoet aan alle vereiste wettelijke criteria. Tweemaal per jaar zal de Vlaamse Regering een oproep lanceren voor het indienen van projecten voor het Pendelfonds.

Voor meer informatie over het Pendelfonds en de voorwaarden waaraan een project moet voldoen, kan u terecht op de website www.pendelfonds.be.

Pendelfonds
T.a.v. de heer Wilfried Goossens
Koning Albert II-laan 20 bus 2
1000 Brussel
Tel. : 02 553 71 24

5.2.4 Mobiliteitsprojecten uitzendsector

Op 31 maart 2006 keurde de Vlaamse Regering een protocol goed met de sociale partners van de uitzendsector (ABVV, ACLVB, ACV en Federgon) voor de periode 2006-2007. Met dit protocol engageert de uitzendsector zich om de inspanningen inzake opleiding en tewerkstelling voor werkzoekenden en werknemers af te stemmen op het beleid van de Vlaamse Regering. Daarnaast willen de partners de actuele knelpunten op de arbeidsmarkt in Vlaanderen, en meer in het bijzonder in de sector, aanpakken.



Op het vlak van het mobiliteitsbeleid worden de volgende acties genomen:

- opstarten en mee opvolgen van mobiliteitsprojecten (uitzendbus, ...);
- promoten van een carpoolmodule voor uitzendkrachten;
- samenwerken met provinciale mobiliteitspunten.

Vanuit de sector wordt voorzien in de nodige begeleiding door 5 provinciale consultants. Meer informatie hierover vind je op www.vooruitzenden.be

5.2.5 Derdebetalersregeling De Lijn

De Lijn biedt aan werkgevers de kans om voor hun werknemers een "doorgeefabonnement" aan te kopen. Werknemers kunnen elkaar het abonnement doorgeven en zo gratis gebruik maken van het aanbod van de bussen en trams van De Lijn. Het abonnement staat niet op naam en kan dus door alle werknemers gebruikt worden.

Binnen eenzelfde bedrijf kunnen meerdere abonnementen in omloop zijn.

Voor meer informatie over de derdebetalersregeling van De Lijn, surft u naar www.delijn.be. Daar klikt u op "Bedrijf".

5.2.6 Vlaamse Carpooldatabank

In samenwerking met De Lijn en het Vlaams Gewest baat Taxistop een carpooldatabank uit. Via deze dienstverlening wil de overheid werknemers aansporen om de verplaatsing van en naar het werk gezamenlijk in één auto af te leggen. Het kan gaan om werknemers uit eenzelfde bedrijf of uit bedrijven die in elkaars nabijheid liggen. Via de carpooldatabank kunnen werknemers medereizigers zoeken waarmee ze samen van en naar het werk kunnen rijden. In de databank worden de gegevens van alle aanvragers en aanbieders van carpoolplaatsen in heel België samengebracht. Als je op zoek bent naar een carpoolpartner, dan kan je deze via de databank contacteren door je

gegevens via de computer in te brengen. Je inschrijving op de databank is gratis.

Ook je werkgever kan zich inschrijven op de carpooldatabank en op die manier zijn medewerkers stimuleren om het woon-werktraject per auto volledig of gedeeltelijk samen af te leggen. Als je eigen bedrijf is aangesloten op de carpooldatabank, dan is de kans groter dan ook werknemers uit jouw bedrijf op het systeem zijn aangesloten en dat je een geschikte carpoolpartner vindt. Uitzendkantoren kunnen eveneens aansluiten bij de databank om uitzendkrachten die moeilijkheden ondervinden om op de werkplek te geraken te helpen.

Meer informatie over de carpooldatabank, onder andere over het verzekeringsaspect en hoe men zich kan aansluiten, is terug te vinden op www.carpool.be.

5.2.7 Een bedrijfspoolwagen via Cambio

In samenwerking met De Lijn en Taxisop organiseert Cambio autodeelprojecten in verschillende grotere en kleinere steden in België¹¹. Cambio stelt een eigen wagenpark ter beschikking van personen die slechts af en toe gebruik maken van een auto. Zij kunnen tegen een voordelig tarief een auto reserveren wanneer zij die nodig hebben. Voor hen is autodelen is een voordelig systeem omdat het je heel wat minder kost dan de aankoop, de verzekering en het onderhoud van een eigen wagen. Je betaalt immers slechts de kosten voor het beperkte gebruik van de auto.

Ook bedrijven kunnen beroep doen op Cambio om bedrijfsauto's ter beschikking van hun personeel te stellen voor zakelijke of voor dienstverplaatsingen. In plaats van een eigen dienstwagenpark aan te leggen kan de werkgever op de gepaste tijdstippen een dienstwagen reserveren. Daarmee biedt het bedrijf ook de mogelijkheid aan haar werknemers om hun eigen wagen aan de kant te laten staan voor dienstverplaatsingen tijdens de werkdagen. Op die manier kunnen werknemers die dat wensen voor hun woon-werkverplaatsing overstappen op meer duurzame vervoersmiddelen, zoals trein en bus. Uiteraard heeft zo'n investering pas zin als voldoende werknemers van deze dienstwagen(s) gebruik maken.

Meer informatie op www.cambio.be.

5.3

HET BRUSSELS GEWEST

Zoals in hoofdstuk 4.4.2. wordt beschreven worden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sinds 1 juli 2004 alle privébedrijven en overheidsinstellingen met meer dan 200 werknemers op eenzelfde vestiging verplicht om een bedrijfsvervoerplan op te stellen voor deze locatie. Deze verplichting vloeit voort uit een initiatief van de Brusselse Regering ter verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest¹².

Voor meer informatie kan u terecht op <http://www.bvp.irisnet.be/nl/indexnl.htm>.

¹¹ Cambio heeft momenteel autostandplaatsen in Antwerpen, Brugge, Brussel, Gent, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Luik, Namen en Louvain-la-Neuve.

¹² * Ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit (Belgisch Staatsblad 24 juni 1999).

* Besluit van 5 februari 2004 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de toepassing van een vervoerplan op privaot- of publiekrechtelijke instellingen die op dezelfde plaats meer dan tweehonderd werknemers tewerkstellen (Belgisch Staatsblad 18 maart 2004).

5.4

NUTTIGE ADRESSEN

ACV

Jeroen Roskams
Medewerker studiedienst ACV
Haachtsesteenweg 579
1030 Brussel
E-mail: jroskams@acv-csc.be
Tel.: 02/246.34.21

Dienst Onderneming ACV
Haachtsesteenweg 579
1030 Brussel
E-mail: onderneming@acv-csc.be
Tel.: 02/246.32.51

Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Bruul 101
2800 Mechelen
E-mail: info@verkeerskunde.be
Tel.: 015/44.65.50
www.verkeerskunde.be

Mobiliteitsadviesbureau Traject

Bart De Smedt
Maria Hendrikaplein 65
9000 Gent
Tel.: 09/242.32.80
www.traject.be

Provinciale mobiliteitspunten

Provincie Antwerpen
Dienst Mobiliteit
K. Elisabethlei 22
2018 Antwerpen
E-mail: mobiliteitspunt@admin.provant.be
Tel.: 03/240.59.60
www.provant.be/mobiliteit/bedrijfsadvies

Mobidesk Limburg
Universiteitslaan 1
3500 Hasselt
E-mail: mobidesk@mobidesklimburg.be
Tel.: 011/23.83.83
www.mobidesklimburg.be

Provincie Oost-Vlaanderen
Mobiliteit
Dienst Wegen
PAC Het Zuid
Woodrow Wilsonplein 2
9000 Gent
Tel.: 09/267.78.28
www.oost-vlaanderen.be/mobidesk

Provincie Vlaams-Brabant
Dienst Mobiliteit en Wegen
Provincieplein 1
3010 Leuven
E-mail: mobiliteit@vlaamsbrabant.be
Tel.: 016.26.75.44

Provincie West-Vlaanderen
Dienst Ruimtelijke Planning en Mobiliteit Provinciehuis
Koning Leopold III-laan 41
8200 Brugge
Tel.: 050/40.35.09
E-mail: mobiliteit@west-vlaanderen.be
mobidesk@west-vlaanderen.be

Vlaamse overheid

Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Koning Albert II-laan 20 bus 2
1000 Brussel
E-mail: mobiliteit.verkeersveiligheid@vlaanderen.be
www.mobielvlaanderen.be/woonwerk

Pendelfonds
Koning Albert II-laan 20 bus 2
1000 Brussel
Tel.: 02/553.71.24
www.pendelfonds.be

Begeleidingscommissie Pendelfonds
Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
Wetstraat 34-36
1040 Brussel
Tel.: 02 209 01 11
pendelfonds@serv.be

Federale overheid

Algemene informatie en informatie over de verzameling van gegevens over de woon-werkverplaatsingen van werknemers

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Directie Mobiliteit
City Atrium - Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel
E-mail: dir.mob@mobilit.fgov.be
www.mobilit.fgov.be



www.acv-online.be



Met ondersteuning van de Vlaamse gemeenschap en het ESF. ESF: bijdragen tot de ontwikkeling van de werkgelegenheid door het bevorderen van inzetbaarheid, ondernemerschap, aanpasbaarheid en gelijke kansen, en door het investeren in menselijke hulpbronnen. www.esf-agentschap.be

Deze brochure werd gedrukt op milieuvriendelijk papier met behulp van inkt op vegetale basis.