



# ADVIES

**CRB 2019-1150**

**De editie 2020 van de federale diagnostiek  
woon-werkverkeer**

CCE  
Conseil Central de l'Economie  
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven  
CRB





**Advies met het oog op de editie 2020 van de federale diagnostiek  
woon-werkverkeer**

**Brussel  
28-05-2019**

## **Inbehandelingneming**

Bij brief van 9 oktober 2018 heeft minister van Mobiliteit François Bellot de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hieronder de Raden genoemd) om advies gevraagd over mogelijke aanpassingen aan de vragenlijst 2017 voor de editie 2020 van de federale diagnostiek woon-werkverkeer die de fod Mobiliteit en Vervoer voorstelt op basis van de ervaring die hij heeft opgedaan tijdens de gegevensverzameling in 2017 en van de besprekingen die hij met alle betrokken partijen heeft gevoerd.

De gemengde subcommissie Federale diagnostiek, die binnen de Raden met dit dossier is belast, heeft zich tijdens haar vergaderingen van 27 november 2018, 12 februari, 1 april en 10 mei 2019 gebogen over deze voorstellen. Ze heeft daarbij een beroep kunnen doen op de deskundige hulp van vertegenwoordigers van de fod Mobiliteit en Vervoer.

Op basis van deze besprekingen heeft de gemengde subcommissie Federale diagnostiek het onderstaande advies opgesteld, dat op 28 mei 2019 door de gemengde plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd. Dit advies bestaat uit drie delen. In het eerste deel spreken de Raden zich uit over de door de fod Mobiliteit en Vervoer voorgestelde aanpassingen aan de vragenlijst 2017 voor de editie 2020 van de federale diagnostiek woon-werkverkeer. In het tweede deel nemen de Raden een standpunt in over de plannen van de fod Mobiliteit en Vervoer met de gepersonaliseerde mobiliteitsverslagen voor de werkgevers die de vragenlijst van de federale diagnostiek invullen. In het derde deel lichten de Raden hun werkagenda met het oog op de volgende edities van de federale diagnostiek woon-werkverkeer kort toe.

## **Advies**

### **1 De voorstellen van de fod Mobiliteit en Vervoer tot aanpassing van de vragenlijst 2017**

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

De Raden nemen akte van het voorstel van de fod Mobiliteit en Vervoer om deel 1 van de vragenlijst 2017 m.b.t. het aantal werknemers te vereenvoudigen en/of om de presentatie van de tabel met het aantal werknemers te wijzigen.

Ze herinneren eraan dat ze in hun eensluidend advies van 21 maart 2017 overeenstemming bereikten over de modaliteiten die thans van toepassing zijn voor deel 1 van de vragenlijst. Ze vragen dat de fod Mobiliteit en Vervoer een voorstel uitwerkt om deel 1 van de vragenlijst te verduidelijken zonder afbreuk te doen aan de inhoud en het bereik van de enquête.

## **1.2 Deel 2: Organisatie van de arbeidstijd**

De Raden stemmen in met het voorstel van de fod Mobiliteit en Vervoer om geen inhoudelijke wijzigingen aan te brengen aan deel 2 van de vragenlijst m.b.t. de organisatie van de arbeidstijd. Ze vragen om deel 2 van de vragenlijst 2017 als dusdanig over te nemen in de vragenlijst 2020.

De Raden kunnen echter niet akkoord gaan met de suggestie van de fod om deel 2 van de vragenlijst m.b.t. de organisatie van de arbeidstijd te verplaatsen naar deel 5 "Mobiliteitsbeleid van de werkgever" van de vragenlijst waarin vragen over telewerk zijn opgenomen.

## **1.3 Deel 3: Verplaatsingswijze van de werknemers**

### **1.3.1 De hoofdverplaatsingswijze**

Sinds de laatste twee edities van de federale diagnostiek (edities 2014 en 2017) is de modale verdeling volgens geslacht in tabel 3.1. "Hoofdverplaatsingswijze van de werknemers in de woon-werkverplaatsing" facultatief. Desondanks werden gegevens per geslacht verzameld in 30% van de aan de diagnostiek deelnemende vestigingseenheden. Deze gegevens toonden aan dat er verschillen bestaan tussen de verplaatsingswijzen van mannen en vrouwen. Bovendien bepaalt de wet inzake gendermainstreaming van 12 januari 2007 dat de statistieken van de federale overheidsdiensten naar geslacht moeten worden uitgesplitst en dat genderindicatoren moeten worden opgesteld op voorwaarde dat ze relevant zijn. Met het oog op de editie 2020 van de federale diagnostiek heeft de fod Mobiliteit en Vervoer het advies van het Instituut voor de gelijkheid van mannen en vrouwen (IGVM) ingewonnen over de toepassing van deze wettelijke verplichting. In zijn advies n°2018 A/014 roept het IGVM op om de gegevens die in het kader van de federale diagnostiek worden verzameld en overgezonden naar de fod Mobiliteit en Vervoer systematisch uit te splitsen volgens geslacht.

De fod Mobiliteit en Vervoer wenst ook van de Raden te vernemen wat zij denken over de toepassing van deze wettelijke verplichting in het kader van de federale diagnostiek.

Met betrekking tot de hoofdverplaatsingswijze van de werknemers voor hun woon-werkverkeer,

- stellen de vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties vast dat het Instituut voor gelijkheid van vrouwen en mannen in de conclusies van zijn advies 2018 A/014 de sociale gesprekpartners op verzoek van de fod Mobiliteit en Vervoer oproept om, gezien artikel 4 van de wet van 12 januari 2007, een stap verder te gaan door de uitsplitsing naar geslacht voor de gegevens m.b.t. de diagnostiek woon-werkverkeer systematisch verplicht te maken.

Verder stellen ze voor om zich voor de editie 2020 van de federale diagnostiek voor de laatste keer te beperken tot dezelfde modaliteiten als in 2017, d.w.z. om de uitsplitsing van de hoofdverplaatsingswijze naar geslacht in tabel 3.1 voor de laatste keer facultatief te laten.

- zijn de vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties van oordeel dat de verplichting om de gegevens uit te splitsen naar geslacht niet van toepassing is op de federale diagnostiek omdat deze niet lijkt op een statistiek die wordt gemaakt of samengesteld door de overheid, maar op een administratieve verplichting voor de ondernemingen, zoals ook werd vermeld door de Hoge Raad voor de Statistiek in zijn advies van 10 december 2010. Bovendien moet de uitsplitsing naar geslacht alleen door de minister worden uitgevoerd als die relevant is.

Welnu, in het kader van het beleid ter verbetering van de mobiliteit in de ondernemingen lijkt deze uitsplitsing niet relevant; de mobiliteit moet vlotter en veiliger gebeuren voor iedereen, ongeacht het geslacht. De bijkomende administratieve lasten zijn dus niet verantwoord. Ten slotte onderstrepen ze dat het Brussels gewest dit standpunt blijkt te delen, aangezien het niet opportuun werd geacht deze informatie verplicht te maken in de Brusselse enquête. Ze stellen bijgevolg voor de modaliteiten van 2017 te behouden en de uitsplitsing naar geslacht facultatief te laten.

Wel vragen de Raden om de uitsplitsing naar geslacht (M/V/X) nu al te voorzien in de informaticatool waarover sprake verder in het advies.

Voorts stellen de Raden met tevredenheid vast dat gevolg werd gegeven aan hun vraag om de facultatieve uitsplitsing naar geslacht van de hoofdverplaatsingswijze over te nemen in het BVP-formulier 2017, dat werd ingevuld door ondernemingen die een bedrijfsvervoerplan moeten opstellen.

### **1.3.2 De verplaatsingswijze voor het voor- en natraject**

De Raden nemen er akte van dat de vragen over het voor- en natraject volgens de fod Mobiliteit en Vervoer statistisch slechts een toegevoegde waarde hebben indien het voor- of natraject gelinkt kan worden aan het hoofdvervoermiddel. Maar het probleem dat zich volgens de fod Mobiliteit en Vervoer in vele gevallen voordoet, is dat werkgevers in hun HR-databank niet beschikken over deze informatie.

De fod Mobiliteit en Vervoer stelt voor om het invullen van de eventuele verplaatsingswijze voor het voor- en natraject eveneens verplicht te maken. Dit impliceert volgens de fod Mobiliteit en Vervoer in de praktijk dat de werkgevers hun werknemers hierover zouden moeten bevragen via de gratis informaticatool (die in 2017 slechts door 10% van de ondernemingen werd gebruikt).

De Raden beklemtonen het belang van multimodaal vervoer om de doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid te bereiken.

- Gezien het belang van multimodaal vervoer om de doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid te bereiken, herinneren de vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties aan het constructieve en wijze standpunt dat de Raden in hun eensluidend advies van 21 maart 2017 hebben ingenomen. De Raden stellen daarin voor punt 3.3 "Eventuele verplaatsingswijze in het voor- en natraject" (net als punt 3.2) verplicht te maken voor minstens 40% van de werknemers voor zover de fod Mobiliteit en Vervoer voor de editie 2020 de informaticatool, waarmee de werknemers kunnen worden bevraagd over de punten 3.2 en 3.3 gratis ter beschikking van de ondernemingen stelt. De vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties stellen ook met tevredenheid vast dat de fod Mobiliteit en Vervoer duidelijk heeft laten weten dat hij deze intentie heeft en dat de voorwaarde waarin het advies van 21 maart 2017 voorziet dus ingevuld zal zijn. Ze vragen dat hun de bètaversie van de uitgebreide informaticatool wordt voorgesteld zodra deze klaar is.
- De vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties willen de federale diagnostiek, waarvan de fod Mobiliteit en Vervoer zelf toegeeft dat het al een zeer complex instrument is, niet nog zwaarder maken. De inzameling van bijkomende gegevens zou de oefening nog lastiger en ingewikkelder maken, te meer omdat die gegevens niet beschikbaar zijn bij de werkgever. Bovendien werd niet aangetoond dat de ingezamelde gegevens over de voor- en natrajecten nuttig zullen kunnen worden gebruikt. Ze vinden dan ook dat de administratieve en financiële lasten van de ontwikkeling van de tool en van de invulling ervan door de ondernemingen niet verantwoord zijn, te meer omdat de tool zal evolueren in het vooruitzicht van de diagnostiek 2023 (het zou dus gaan om een one shot). Ze zijn er bijgevolg tegen gekant dat deel 3.3 van de diagnostiek verplicht wordt gemaakt. Ze herinneren er voorts aan dat slechts 10% van de ondernemingen de door de fod Mobiliteit en Vervoer ter beschikking

gestelde tool heeft gebruikt. Daarom menen ze dat het een te grote stap is (90% moet nog worden overtuigd) om het gebruik van de tool te verplichten, ook al bevelen ze dat gebruik aan. Ten slotte zijn ze van oordeel dat de problematiek slecht is verwoord en niet spoort met de doelstelling van multimodaliteit waarnaar ze streven (er wordt van uitgegaan dat de werknemers ertoe worden gebracht van dag tot dag van vervoermiddel te veranderen in functie van hun specifieke en evolutieve behoeften).

### **1.3.3 Het gebruik van de informaticatool om werknemers te bevragen**

De fod Mobiliteit en Vervoer stelt de werkgevers gratis een informaticatool ter beschikking waarmee ze hun werknemers kunnen bevragen over bepaalde vragen uit de vragenlijst. Hoewel het op het eerste zicht eenvoudig lijkt om met deze informaticatool de werknemers te bevragen, gebruikt slechts 10% van de werkgevers deze tool in de praktijk. Het zou volgens de fod Mobiliteit en Vervoer nuttig kunnen zijn het gebruik van deze tool verplicht te maken voor de werkgevers.

De Raden zijn geen voorstander van het verplichte gebruik van de informaticatool in het kader van de diagnostiek 2020.

- De vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties zien deze editie als een tussenstap naar het verplichte gebruik ervan zoals de fod het had voorgesteld.
- De vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties beklemtonen dat er, met een gebruiksgraad van 10% tijdens de recentste editie, geen sprake van zou kunnen zijn de tool verplicht te maken. Ze vinden echter dat het gebruik van deze tool zo veel mogelijk moet worden aangemoedigd.

De Raden roepen de fod Mobiliteit en Vervoer dan ook op om het gebruik van de tool te promoten, bv. in het kader van zijn communicatie m.b.t. de federale diagnostiek via de e-box of via informatiesessies en in de rubriek FAQ Diagnostiek op zijn website. Ze nemen zich voor om zelf ook promotie-inspanningen te leveren via hun geëigende kanalen.

De Raden herinneren eraan dat ze voorstander zijn van een verdere ontwikkeling van deze tool omdat hiermee de werklast van de aan de diagnostiek deelnemende ondernemingen kan worden verlicht en de kwaliteit van de ingezamelde gegevens kan worden verbeterd.

Voorts herhalen de Raden hun vraag om de overlegorganen binnen de onderneming in te lichten over de informaticatool (met inbegrip van de wijzigingen die erin worden aangebracht) en over de reden waarom deze wordt gebruikt.

De Raden vragen de minister van Mobiliteit in de nodige middelen te voorzien om deze tool zo snel mogelijk verder te ontwikkelen.

## **1.4 Deel 4: Bereikbaarheid van de vestigingseenheid en mobiliteitsproblemen**

Om een beter beeld te krijgen van de mobiliteitsproblemen waarmee werknemers in hun woon-werkverkeer worden geconfronteerd, stelde de fod Mobiliteit en Vervoer in 2017 voor om aan de vragenlijst meer subjectieve vragen toe te voegen. Dit voorstel impliceert volgens de fod dat de werkgevers verplicht worden gebruik te maken van de informaticatool die hij hun gratis ter beschikking stelt om hun werknemers te bevragen.

Net zoals in hun unaniem advies van 21 maart 2017 merken de Raden op dat subjectieve vragen relevant zijn aangezien ze helpen om een beeld te krijgen van de perceptie van de werknemers over de mobiliteitsproblemen waarmee ze worden geconfronteerd.

De Raden stellen vast dat voor de editie 2017 van de federale diagnostiek geen gevolg werd gegeven aan hun dubbel verzoek uit het genoemde advies om:

- een onderscheid te maken tussen, enerzijds, de objectieve vragen die door de werkgever kunnen worden ingevuld, en, anderzijds, de subjectieve vragen waarvoor het antwoord van elke werknemer van belang is;
- de subjectieve vragen eveneens te integreren in de informaticatool van de fod Mobiliteit en Vervoer, opdat ze rechtstreeks en individueel aan elke werknemer kunnen worden gesteld. De antwoorden op die vragen zouden vervolgens automatisch per onderneming worden geaggregeerd via een gemiddelde dat automatisch in de rest van de enquête zou worden geïntegreerd.

De Raden nemen er akte van dat dit dubbel verzoek zonder gevolg bleef omdat het vragen doet rijzen die besproken moeten worden en waarop de fod Mobiliteit en Vervoer thans nog geen antwoord heeft, bv.: Hoe moet het gemiddelde worden berekend? Aan wie moet advies gevraagd worden om te bepalen of een probleem (bv. onvoldoende fietsinfrastructuur in de omgeving van de vestigingseenheid) een rem vormt om de fiets te gebruiken? Enkel aan de fietsers, enkel aan de gebruikers van andere modi of aan alle werknemers?

De Raden herinneren aan de subjectieve vragen, die volgens hen rechtstreeks aan de werknemers zouden moeten worden gesteld en die in bijlage 1 worden weergegeven.

De Raden herhalen in bijlage 2 de objectieve vragen die volgens hen altijd door de werkgevers moeten worden ingevuld.

De Raden wensen dat de subjectieve vragen tegen de editie 2020 van de federale diagnostiek geïntegreerd worden in de informaticatool van de fod. Ze wensen eveneens dat de fod Mobiliteit en Vervoer antwoorden voorstelt op de vragen die het bovenvermeld dubbel verzoek oproept.

### **1.5 Deel 5: Mobiliteitsbeleid van de werkgever**

De Raden stellen vast dat de fod Mobiliteit en Vervoer de lijst zal bijwerken van de door werkgevers genomen maatregelen, in het bijzonder het deel dat betrekking heeft op de mobiliteitsvergoeding (ook wel "cash for car" genoemd) en het mobiliteitsbudget. De Raden schetsen hieronder op welke manier dat volgens hen het best kan worden gedaan.

De Raden vragen om de lijst met "aanvullende voordelen om de bezitters van een bedrijfswagen het gebruik van dat voertuig voor het woon-werkverkeer te ontraden" in de rubriek "Wagen" van deel 5 van de vragenlijst aan te vullen met "mobiliteitsbudget".

In de lijst met "aanvullende voordelen om de bezitters van een bedrijfswagen het gebruik van dat voertuig voor het woon-werkverkeer te ontraden" staat onder andere de "mogelijkheid geboden aan de werknemer om af te zien van zijn bedrijfswagen in ruil voor een equivalent in termen van brutoloon". De Raden vragen om dit "aanvullend voordeel" te vervangen door "mobiliteitsvergoeding" (ook wel "cash for car" genoemd).



De Raden stellen vast dat geen gevolg werd gegeven aan de vraag die ze stelden in hun unaniem advies dd. 21 maart 2017 om in de rubriek "Wagen" van deel 5 van de vragenlijst twee facultatieve vragen op te nemen, nl.:

- een facultatieve vraag naar het gemiddeld aantal met een bedrijfswagen afgelegde kilometers;
- een facultatieve vraag naar de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van een bedrijfswagen.

## 2 De gepersonaliseerde mobiliteitsverslagen

De Raden stellen vast dat het volgens de fod Mobiliteit en Vervoer wegens technische obstakels (o.m. problemen met de grafische voorstelling van de herkomst van de werknemers) niet mogelijk was om werkgevers meteen na het invullen van de vragenlijst 2017 een tussentijds mobiliteitsverslag op maat toe te sturen. De werkgevers die de vragenlijst 2017 invulden, zouden in januari 2019 een definitief mobiliteitsverslag op maat hebben ontvangen.

De Raden vinden het positief dat de fod Mobiliteit en Vervoer de intentie heeft om voor de editie 2020 van de federale diagnostiek de deelnemende ondernemingen zowel een tussentijds als een definitief mobiliteitsverslag op maat toe te sturen. Het tussentijdse verslag bevat niet alleen statistische informatie (over het bedrijfsprofiel, de evolutie van de mobiliteitsmaatregelen die in voege zijn in het bedrijf enz.), maar ook praktische informatie (aanbevolen mobiliteitsmaatregelen met voor elke van deze maatregelen de quick wins voorop, fiscale mogelijkheden, nuttige links enz.). Het definitieve verslag zou uitgebreider zijn dan het tussentijdse verslag in die zin dat het ook een benchmarking met andere vestigingseenheden omvat. In dit verband herinneren de Raden eraan dat ze het belangrijk vinden dat bij de benchmarking rekening wordt gehouden met het feit dat vestigingseenheden niet zomaar met elkaar te vergelijken zijn. Bij die benchmarking moet volgens hen rekening worden gehouden met externe factoren waarop de vestigingseenheden zelf geen invloed kunnen uitoefenen (bv. gevaarlijk verkeer, hoge parkeerkosten en veel verkeerscongestie in de buurt van de vestigingseenheid). Ook moeten de vergelijkingscriteria volgens de Raden met de nodige zorgvuldigheid worden gekozen opdat steeds een minimumaantal bedrijven met elkaar kunnen worden vergeleken.

De Raden herinneren eraan dat de fod Mobiliteit en Vervoer, mits een gemotiveerde aanvraag die het beheer van de mobiliteit tot doel heeft, verzocht kan worden om mobiliteitsverslagen op maat op te stellen<sup>1</sup>. In dit verband denken de Raden bv. dat het nuttig kan zijn mobiliteitsverslagen per bedrijvzone<sup>2</sup> of per groepering van gemeenten (bv. per Vlaamse vervoerregio).

De Raden wensen dat de fod Mobiliteit en Vervoer uit eigen beweging contact opneemt met de openbare vervoeroperatoren en met de federale en gewestelijke overheden om hen te informeren over de mogelijkheid die ze hebben om mobiliteitsverslagen op maat aan te vragen.

---

<sup>1</sup> In uitvoering van artikel 3 van het koninklijk besluit van 16 mei 2003 houdende de uitvoering van hoofdstuk XI van de programmawet van 8 april 2003 betreffende de verzameling van gegevens over de woon-werkverplaatsingen van werknemers.

<sup>2</sup> Per bedrijvzone omdat bedrijven die in een bedrijvzone gelokaliseerd zijn gelijkaardige mobiliteitsproblemen ervaren.

### ***De beschrijvende teksten van de maatregelen uit de mobiliteitsverslagen herwerken***

De Raden herhalen hun standpunt dat de gepersonaliseerde mobiliteitsverslagen de toegevoegde waarde van de federale diagnostiek kunnen verhogen. Ze herinneren er eveneens aan dat ze van mening zijn dat deze verslagen een goede basis kunnen vormen om het debat inzake mobiliteit in de ondernemingen en openbare instellingen op gang te brengen en te verrijken, alsook dat de verslagen een goed instrument kunnen zijn om een antwoord te bieden op de behoefte aan feedback van de betrokken ondernemingen.

Dat laatste geldt op voorwaarde dat de verslagen aan voldoende kwaliteitswaarborgen beantwoorden en voor zover voorzichtig wordt omgesprongen met de parameters van de tool die deze verslagen genereert.

Met het oog op de editie 2020 van de federale diagnostiek nemen de Raden zich voor om in een advies de beschrijvende teksten van de maatregelen in de gepersonaliseerde mobiliteitsverslagen te herwerken.

### **3 Werkagenda voor de volgende edities van de federale diagnostiek**

De Raden vragen om een nieuwe adviesvraag te ontvangen zodra een ontwerp van vragenlijst 2020 beschikbaar is.

In afwachting van deze adviesvraag zullen ze zich buigen over de beschrijvende teksten van de maatregelen die in de gepersonaliseerde mobiliteitsverslagen worden aanbevolen.

Voorts voorzien de Raden met het oog op de editie 2023 van de federale diagnostiek een inhoudelijke herziening van de vragenlijst en van de informaticatool van de fod Mobiliteit en Vervoer.

### **4 Slotbeschouwing**

De Raden vragen aan de minister van Mobiliteit om de nodige middelen uit te trekken opdat de informaticatool tegen de editie 2020 van de federale diagnostiek in de mogelijkheid voorziet dat werknemers hun geslacht (M/V/X) kunnen aangeven en kunnen worden bevraagd over punt 3.2. m.b.t. de hoofdverplaatsingswijze, punt 3.3. m.b.t. de eventuele verplaatsingswijze voor het voor- en natraject en de subjectieve vragen uit deel 4 van de vragenlijst.

Tot slot vragen de Raden dat hun de betaversie van de uitgebreide informaticatool zo snel mogelijk wordt voorgesteld, indien mogelijk samen met het ontwerp van vragenlijst 2020. Ze bevelen daarenboven aan om een testfase in te plannen voordat de uitgebreide informaticatool ter beschikking wordt gesteld van de ondernemingen en openbare instellingen. Zodoende kunnen desgevallend maatregelen worden getroffen om ervoor te zorgen dat de informaticatool in de praktijk optimaal functioneert vóór 30 juni 2020.

**Bijlage 1: Subjectieve vragen waarvoor het antwoord van elke werknemer van belang is**

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

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

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

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

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

**Bijlage 2: Objectieve vragen die door de werkgever kunnen worden ingevuld**

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

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