



ADVIES

CRB 2021-1340

De editie 2021 van de federale diagnostiek
woon-werkverkeer

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



Advies
“De editie 2021 van de federale diagnostiek woon-werkverkeer”

Brussel
11-05-2021

Inbehandelingneming

Ter uitvoering van het kb van 26 juni 2020¹ heeft mevrouw Valérie Verzele, directeur-generaal van het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid van de fod Mobiliteit en Vervoer, bij brief van 9 maart 2021, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hieronder: de Raden) om advies gevraagd over het ontwerp van vragenlijst voor de editie 2021 van de federale diagnostiek woon-werkverkeer (zie bijlage 1). Vanwege de gezondheidscrisis werd de editie 2020 een jaar uitgesteld en de gegevensverzameling zal daarom plaatsvinden van 30 juni 2021 tot 31 januari 2022.

De gemengde subcommissie Federale diagnostiek, die binnen de Raden met dit dossier is belast, heeft zich tijdens haar vergaderingen van 1 april en 7 mei 2021 gebogen over die adviesvraag. Op basis van haar besprekingen heeft ze het onderstaande advies opgesteld, dat op 11 mei 2021 door de gemengde plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

In dit advies formuleren de Raden hun opmerkingen bij het ontwerp van vragenlijst voor de editie 2021 van de federale diagnostiek woon-werkverkeer. De bedoeling van dit advies is ervoor te zorgen dat de resultaten van de enquête 2021 maximaal bijdragen tot de realisatie van de twee doelstellingen die met de federale enquête naar het woon-werkverkeer worden nagestreefd. Enerzijds moet de enquête het sociaal overleg over mobiliteit binnen de ondernemingen en openbare instellingen aanmoedigen. Anderzijds moet ze indicatoren en statistieken aanreiken ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid op verschillende niveaus.

Advies

1. Communicatie naar de bedrijven en openbare instellingen die de diagnostiek invullen

De Raden gaan akkoord met het voorstel van de fod Mobiliteit en Vervoer om de enquête zoals gebruikelijk op zijn website te publiceren in juni en om – afhankelijk van de sanitaire situatie op dat moment – in zijn communicatie naar de aan de diagnostiek deelnemende bedrijven en openbare instellingen aan te raden om de vragenlijst pas in het najaar van 2021 in te vullen. Men kan inderdaad hopen dat de situatie in het najaar van 2021 weer normaal zal zijn. De resultaten die zouden worden verkregen indien aan de bedrijven gevraagd zou worden om de enquête vandaag (d.w.z. midden in de gezondheidscrisis, wanneer nog veel inperkingsmaatregelen van kracht zijn) in te vullen, zouden nietszeggend zijn, aangezien op basis daarvan niet kan worden nagegaan of de eventueel gemeten veranderingen het gevolg zijn van een verandering in het mobiliteitsgedrag sinds de laatste enquête, dan wel gewoon een weerspiegeling zijn van de crisis. Indien sommige sectoren in het najaar van 2021 nog steeds stil liggen of in een "abnormaal" scenario verkeren, zal dit gevolgen hebben voor de gegevensverzameling en voor de gemeten verkeersstromen. Daarom, en om de relevantie van de gegevens te waarborgen, vragen de Raden om in september 2021 een dialoog te hebben met de fod Mobiliteit en Vervoer om de communicatie t.a.v. de ondernemingen te bespreken, alsook de modaliteiten van de uitvoering van de enquête in functie van de situatie van het moment.

¹ Het kb van 26 juni 2020 tot wijziging van het kb 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

De Raden stemmen eveneens in met het voorstel van de fod om de informatiesessies voor de aan de diagnostiek deelnemende bedrijven en openbare instellingen pas in het najaar van 2021 te organiseren.

2. Opmerkingen bij het ontwerp van vragenlijst

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

De Raden vragen om de volgende aanpassingen aan te brengen in het kader met bijkomende inlichtingen.

- Aangezien er verwarring kan ontstaan tussen de huidige definitie van A en tabel 3.1 in deel 3 van de vragenlijst, zou de definitie van A herschreven kunnen worden als volgt: "de werknemers die **op 30 juni 2021** op grond van een arbeids- of leerovereenkomst of door een statuut tewerkgesteld zijn, en die zich onder normale omstandigheden (d.w.z. afgezien van de gezondheidscrisis) ten minste twee dagen per week (zelfs indien ze dienstverplaatsingen maken vanaf de vestigingseenheid) naar de vestigingseenheid begeven, ook al **werken** ze omwille van de gezondheidscrisis van thuis uit."
- Het is in het ontwerp van vragenlijst niet volkomen duidelijk of tot categorie B' ook de werknemers behoren die zich niet minstens 2 dagen per week naar de vestigingseenheid begeven. De Raden vragen dan ook om in het kader met bijkomende inlichtingen te verduidelijken of dit al dan niet het geval is.
- In de definitie van C dient "de externe werknemers die de werkgever in de enquête wenst op te nemen" vervangen te worden door "de externe werknemers die de werkgever in de enquête opneemt".
- De laatste zin in de definitie van C "De enquête is verplicht indien het aantal groter dan of gelijk aan 30 is" dient geschrapt te worden om verwarring te vermijden met de zin "De diagnostiek moet ingevuld worden als het aantal A + B ten minste 30 is" uit het invulkader eronder.

De Raden vragen eveneens om bij de vooraf automatisch ingevulde gegevens van punt "1 Identificatie van de vestigingseenheid en globale indeling van de werknemers" naast de nummers van de voornaamste paritaire comités van arbeiders en van bedienden ook het aantal arbeiders, bedienden en andere personen (werknemers zonder het statuut van arbeider of bedienden, bv. ambtenaar) in die paritaire comités vooraf op te nemen.

Paritair comité bedienden:.....

Arbeiders:.....

wordt dus

Paritair comité arbeiders: aantal arbeiders:

Andere:

Paritair comité bedienden: aantal bedienden:

Andere:.....

Gemengd paritair comité: aantal arbeiders :..... Aantal bedienden:..... Andere:.....

Deel 2: Organisatie van de arbeidstijd

De Raden vragen om in voetnoot 6 “Een telewerkdag is een dag waarop de werknemer taken uitvoert die normaal gesproken op zijn werkplek worden uitgevoerd, zonder dat hij naar zijn gebruikelijke werkplek gaat (waardoor een verplaatsing wordt vermeden)” de tekst tussen haakjes te schrappen. De werknemer kan immers telewerken in een satellietkantoor of een coworking space en dan wordt de verplaatsing ingekort, maar niet vermeden.

In de tabel betreffende de beschrijving van het uurrooster van de werknemers, wordt bij de optie “Vast uurrooster” een onderscheid gemaakt tussen “Tijdens de spitsuren (6u30 tot 10u en 15u tot 19u)” en “Buiten de spitsuren”. De Raden vragen zich af welke van beide antwoordopties moet worden aangevinkt voor werknemers met een vast uurrooster van wie enkel het beginuur of enkel het einduur binnen de spitsuren valt. Ze denken hierbij bv. aan werknemers die deeltijds werken of die in opgesplitste werkperiodes (des “horaires coupés”) werken.

Deel 3: Verplaatsingswijze van de werknemers

De Raden merken op dat de definitie van de hoofdverplaatsingswijze van de werknemers in de woon-werkverplaatsing in tabel 3.1 - nl. “het vervoermiddel waarmee het grootste deel van het jaar de langste afstand in de woon-werkverplaatsing wordt gemaakt” - door de gezondheidscrisis verwarring creëert. Er zijn immers tal van werknemers die in 2021 meerdere maanden (verplicht) getelewerkt hebben. Bijgevolg vragen de Raden om te verduidelijken dat de enquête peilt naar het woon-werkverkeer op het moment dat de enquête wordt ingevuld en stellen ze voor de editie 2021 van de federale diagnostiek de volgende definitie van de hoofdverplaatsingswijze in de woon-werkverplaatsing voor: “het meest gekozen vervoermiddel waarmee de langste afstand in de woon-werkverplaatsing wordt gemaakt”.

Ook vragen de Raden om in tabel 3.1. “Geen vervoermiddel vanwege de gezondheidscrisis (max. één verplaatsing per week naar de vestigingseenheid, aangezien men van thuis uit werkt in plaats van zich naar de vestigingseenheid te begeven)” te vervangen door “Geen vervoermiddel vanwege de gezondheidscrisis”.

Om dezelfde reden vragen ze om in tabel 3.2. “Max. één verplaatsing naar de vestigingseenheid” te vervangen door “geen vervoermiddel vanwege de gezondheidscrisis”.

De Raden herinneren aan hun standpunt dat het belangrijk is de hoofdverplaatsingswijze van werknemers te kunnen linken aan hun eventuele verplaatsingswijze voor het voor- en natraject. Op die manier wordt de kwaliteit van de verzamelde statistieken immers verbeterd. Ze herhalen daarom de vraag uit hun advies over het ontwerp van vragenlijst voor de editie 2020 om in deel 3.3 m.b.t. de eventuele verplaatsingswijze(n) in het voor- en natraject vier nieuwe tabellen op te nemen. Elk van de vier tabellen zou overeenkomen met één bepaalde hoofdtransportmodus, nl. de wagen, de trein, ander openbaar vervoer dan de trein (metro, tram, bus) en het collectief vervoer dat door de werkgever wordt georganiseerd. De Raden stellen met tevredenheid vast dat de fod Mobiliteit en Vervoer de mogelijkheid heeft voorzien om het hoofdtraject aan het voor- en natraject te linken in de informaticatool die hij gratis ter beschikking stelt van de aan de diagnostiek deelnemende bedrijven en openbare instellingen om hun werknemers te bevragen, maar vragen om deze tabellen, waarvan het invullen facultatief blijft, ook op te nemen in de vragenlijst zelf. De Raden vragen dat de fod Mobiliteit en Vervoer hun de betaversie van de aangepaste tool voor eind mei 2021 komt voorstellen.

De Raden merken op dat de opties “Wagen, bestelwagen of vrachtwagen, alleen of met familieleden” en “Wagen, bestelwagen of vrachtwagen, met andere werknemers op dezelfde of een andere vestigingseenheid tewerkgesteld” in tabel 3.1. de situatie uitsluiten waarin personen die geen familieleden of collega's van elkaar zijn (bv. burens) carpoolen.

Deel 4: Bereikbaarheid van de vestigingseenheid en mobiliteitsproblemen

De Raden vragen om in deel 4, net als in deel 3 van de vragenlijst, melding te maken van de gratis tool die de fod Mobiliteit en Vervoer ter beschikking stelt en die een rondvraag bij het personeel kan vergemakkelijken.

Wat betreft de parkeerplaatsen, vragen de Raden om de optie “steps, monowheels of hoverboards: infrastructuur zoals lockers/kluisjes voor steps, monowheels of hoverboards” toe te voegen.

Nog steeds wat betreft de parkeerplaatsen, stellen de Raden voor een onderscheid te maken tussen het gratis voorzien van parkeerplaatsen voor wagens en het tegen betaling voorzien ervan. Uit de BELDAM-enquête blijkt immers dat het al dan niet betalende karakter van een parkeerplaats een belangrijke rol speelt in het modale aandeel van de wagen. Het aandeel van de wagen was volgens deze enquête 20% hoger bij gratis parkeren dan bij betalend parkeren.

Bij de probleemstelling “Er zijn niet genoeg beveiligde fietsenstallingen” vragen de Raden om een onderscheid te maken tussen “Er zijn niet genoeg **beveiligde** fietsenstallingen op de werkplaats” en “Er zijn niet genoeg beveiligde fietsenstallingen in het openbaar domein, bv. aan openbaarvervoerhaltes en treinstations”.

De Raden merken op dat de probleemstelling “Het openbaar vervoer doet de halte te weinig aan” niet voldoende gespecificeerd is. Gaat het om de halte bij de vestigingseenheid of de halte nabij de woonplaats van de werknemer? Een vestiging zou zeer goed bereikbaar kunnen zijn met het openbaar vervoer (bv. gelegen zijn in een stadscentrum), maar de meerderheid van de werknemers zouden afkomstig kunnen zijn uit een landelijke omgeving die slecht bediend wordt met het openbaar vervoer.

Ze stellen voor om de probleemstelling “Er zijn vertragingproblemen bij het openbaar vervoer” te veranderen naar “Er zijn problemen met de betrouwbaarheid van het aanbod van het openbaar vervoer”. Het zal een werknemer in hun ogen immers meer storen wanneer zijn busde ene dag op tijd is, de andere dag vijf minuten vertraging heeft en nog een andere dag een kwartier vertraging heeft dan wanneer zijn bus systematisch, elke dag, vijf minuten te laat is volgens de dienstregeling.

De Raden stellen voor om de probleemstellingen in het kader “Bereikbaarheid” te herformuleren. De antwoordopties variëren van “zeer moeilijk bereikbaar” tot “zeer gemakkelijk bereikbaar” en dus volstaat een neutrale probleemstelling als “De bereikbaarheid van de vestigingseenheid met de auto/het openbaar vervoer/de fiets/te voet”.

Deel 5: Mobiliteitsbeleid van de werkgever

Wat de maatregelen omtrent de wagen betreft, wordt er gevraagd naar het totale aantal bedrijfswagens en naar het aantal elektrische (niet-hybride) bedrijfswagens in dat totaal. De Raden vragen dat ook gepeild wordt naar het aantal plug-in hybride bedrijfswagens in het totale aantal bedrijfswagens.

Tevens vragen de Raden om in de rubriek “Aanvullende voordelen voor de bezitters van een bedrijfswagen” een onderscheid te maken tussen een tankkaart met beperkingen en een tankkaart zonder beperkingen.

Vervolgens vragen de Raden om de lijst met maatregelen omtrent de wagen aan te vullen met de volgende twee aanvinkopties “Oplaadpunten voor elektrische wagens op de werkplaats” en “Oplaadpunten voor elektrische wagens bij de werknemer thuis”.

Bovendien merken de Raden op dat in de rubriek “Alternatieven voor bedrijfswagens” nog verwezen wordt naar de “Mobiliteitsvergoeding (cash for car) zoals voorzien in de wet van 30 maart 2018”. Aangezien die maatregel werd vernietigd door het Grondwettelijk Hof en dus niet meer bestaat, vragen de Raden om die aanvinkoptie te schrappen uit de vragenlijst.

Tot slot vragen de Raden om voetnoot 10 te verwijderen omdat de inhoud ervan overlapt met de uitleg over de antwoordopties die gegeven wordt in het kader erboven en die voldoende duidelijk is. Ze vragen ook dat in de tabellen onder punt 5 “Mobiliteitsbeleid van de werkgever” het woord “Plan” wordt vervangen door het woord “Gepland”.

Bijlage 1 : Ontwerp van vragenlijst voor de editie 2021 van de federale diagnostiek woon-werkverkeer

Diagnostiek woon-werkverkeer 2021

De federale diagnostiek is een verplichting voor alle werkgevers in België die gemiddeld meer dan 100 werknemers¹ in dienst hebben.

Men dient een afzonderlijk formulier in te vullen voor elke vestigingseenheid waar onder normale omstandigheden (d.w.z. afgezien van de gezondheidscrisis) ten minste 30 werknemers zouden werken.

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

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

Toegestuurd na advies van (enkel aanduiden wat past):		Vestigingseenheidsnummer (KBO)
☐ de ondernemingsraad		2. ____ . ____ . ____
☐ het overlegcomité		
☐ de vakbondsafvaardiging ²		
☐ of mededeling aan de werknemers ³		
gegeven op		Ondernemingsnummer (KBO)
opgenomen in document met referentie		0 ____ . ____ . ____

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

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

Naam (KBO)		
Volledig adres van deze vestigingseenheid (KBO)		
Totaal aantal werknemers verbonden aan de vestigingseenheid. Indicatief (bron: RSZ)		
Activiteitssector (KBO)		
Paritair comité⁴	Bedienden:	Arbeiders:
Overlegcomité (enkel publieke sector)³		

¹ Dit gemiddelde wordt berekend volgens de door de Koning bepaalde regels voor de berekening van het gemiddeld aantal tewerkgestelde werknemers met het oog op de oprichting of de vernieuwing van de bedrijfsraden en de comités voor preventie en bescherming op het werk bij de sociale verkiezingen. De referentieperiode voor deze berekening komt overeen met de vier kwartalen die eindigen op datum van 30 juni 2021. Het gemiddelde van de tewerkgestelde werknemers in de overheidsdiensten en autonome overheidsbedrijven wordt berekend volgens het aantal statutaire en contractuele personeelsleden (met een arbeidsovereenkomst sedert ten minste één jaar) dat in dienst is op 30 juni 2021.

² Bij afwezigheid van ondernemingsraad (wet van 20/9/1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven, artikel 15) en overlegcomité (programmawet van 8/4/2003, artikel 167)

³ Bij afwezigheid van ondernemingsraad en vakbondsafvaardiging (voornoemde wet van 20/9/1948, artikel 3)

⁴ Telkens enkel het voornaamste comité aangeven

Bijkomende inlichtingen bij onderstaande tabel

A = de werknemers die op grond van een arbeids- of leerovereenkomst of door een statuut tewerkgesteld zijn, en die zich onder normale omstandigheden (d.w.z. afgezien van de gezondheidscrisis) ten minste twee dagen per week (zelfs indien ze dienstverplaatsingen maken vanaf de vestigingseenheid) naar de vestigingseenheid begeven, ook al werken ze omwille van de gezondheidscrisis momenteel van thuis uit.

B = de werknemers aanwezig in de bovenvermelde vestigingseenheid, maar tewerkgesteld door een andere werkgever (bv. leerkrachten ter beschikking gesteld door de Gemeenschap, gedetacheerd personeel, interims, consultants, etc.). Enkel de externen die zich minstens twee dagen per week (onder normale omstandigheden, d.w.z. afgezien van de gezondheidscrisis) naar de vestigingseenheid begeven, moeten worden vermeld.

B' = aantal externe werknemers dat de werkgever (die de enquête invult) niet in de enquête opneemt (bv. externe werknemers waarvan men niet over het e-mailadres beschikt). Dit aantal mag niet groter zijn dan 60% van het totale aantal externe werknemers (B).

C = exact aantal werknemers opgenomen in de enquête 2021 = de interne werknemers die zich onder normale omstandigheden (d.w.z. afgezien van de gezondheidscrisis) ten minste twee werkdagen naar deze vestigingseenheid verplaatsen + de externe werknemers die de werkgever in de enquête wenst op te nemen. Dit aantal is dus gelijk aan $A + B - B'$. De enquête is verplicht indien het aantal groter dan of gelijk aan 30 is.

	Het totale aantal werknemers dat zich (afgezien van de gezondheidscrisis) ten minste twee dagen per week naar de vestigingseenheid begeeft
Interne werknemers	(A)
Externe werknemers (onder contract van een andere werkgever)	(B), waarvan (B') niet opgenomen zijn in de enquête. ⁵
De diagnostiek moet ingevuld worden als het aantal A + B ten minste 30 is. Is het getal A + B kleiner dan 30, dan is de diagnostiek optioneel.	
Aantal werknemers van de vestigingseenheid die opgenomen zijn in de enquête	$C = A + B - B'$
Alle volgende vragen hebben betrekking op de werknemers onder C	

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

E-mailadres van de contactpersoon voor het verzamelen van de gegevens (verplicht)

☐ Niet-commerciële informatie i.v.m. mobiliteit (en niet verbonden aan de diagnostiek) mag naar dit e-mailadres verstuurd worden.

Gegevens van de contactpersoon voor mobiliteitsaspecten (facultatief)		
Naam		
Voornaam		
Contactadres	Straat	
	Huisnr.	
	Bus	
	Postcode	
	Gemeente	
Tel.		
e-mail		

☐ Niet-commerciële informatie i.v.m. mobiliteit (en niet verbonden aan de diagnostiek) mag naar dit e-mailadres verstuurd worden.

⁵ Het aantal externe werknemers opgenomen in de enquête, moet ten minste 40% van het totale aantal externe werknemers B bedragen. Dit betekent dat B' ten hoogste 60% van B mag bedragen.

2. Organisatie van de arbeidstijd

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

<i>Telewerk (thuiswerk, werken in satellietkantoren of in een coworking space)</i>	
<i>Vermeld het aantal werknemers op de vestigingseenheid volgens het aantal dagen dat zij gemiddeld per week telewerken.⁶</i>	
	Aantal werknemers
Geen telewerk	
Telewerk minder dan 1 dag/week (minstens 5 keer per jaar)	
Telewerk 1 dag/week	
Telewerk 2 dagen/week	
Telewerk 3 dagen/week	
Telewerk 4 dagen/week	
Telewerk 5+ dagen/week	
Indien ja, welk soort telewerk wordt aangeboden? ☐ Thuiswerk ☐ Werken in satellietkantoren ☐ Coworking space ☐ Andere:	

⁶ Een telewerkdag is een dag waarop de werknemer taken uitvoert die normaal gesproken op zijn werkplek worden uitgevoerd, zonder dat hij naar zijn gebruikelijke werkplek gaat (waardoor een verplaatsing wordt vermeden).

3. Verplaatsingswijze van de werknemers

Een efficiënt middel om deze gegevens te verzamelen kan zijn om een rondvraag te houden bij het personeel, waarbij de vertrouwelijkheid van de gegevens is gegarandeerd. Deze rondvraag kan worden uitgevoerd via de gratis tool van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

3.1 Hoofdverplaatsingswijze van de werknemers in de woon-werkverplaatsing (samenvattende tabel)			
Samenvattende tabel met enkel de hoofdverplaatsingswijze, d.w.z. het vervoermiddel waarmee het grootste deel van het jaar de langste afstand in de woon-werkverplaatsing wordt gemaakt.			
	Aantal werknemers		
	Totaal	Man (facultatief)	Vrouw (facultatief)
Wagen, bestelwagen of vrachtwagen, alleen of met familieleden			
Wagen, bestelwagen of vrachtwagen, met andere werknemers (op dezelfde of een andere vestigingseenheid tewerkgesteld)			
Trein			
Bus, tram of metro			
Collectief vervoer (minibus, autobus, autocar) georganiseerd door de werkgever			
Fiets of elektrische fiets (speed pedelec inbegrepen)			
Bromfiets of motorfiets			
Te voet, step (al dan niet elektrisch), monowheel, hoverboard, enz.			
Geen vervoermiddel vanwege de gezondheidscrisis (max. één verplaatsing per week naar de vestigingseenheid, aangezien men van thuis uit werkt in plaats van zich naar de vestigingseenheid te begeven)			
TOTAAL = (C)			

3.2 Hoofdverplaatsingswijze van de werknemers in de woon-werkverplaatsing volgens postcode van woonplaats											
Tabel met de hoofdverplaatsingswijze (zoals in 3.1) gedetailleerd per postcode van woonplaats. Aan deze tabel kunnen extra rijen toegevoegd worden indien nodig. Ze moet minstens voor 40% van de werknemers ingevuld worden. Voor werknemers die in het buitenland wonen, gebruikt u de fictieve postcode 9876.											
Postcode	Wagen 7, alleen of met familie	Wagen 8, met andere werk- nemers	Trein	Bus, tram of metro De Lijn	Bus, tram of metro TEC	Bus, tram of metro MIVB	Collectief vervoer 9 door werkgever	Fiets of elek- trische fiets	Brom- fiets of motor- fiets	Te voet, step, mono- wheel, hover- board, enz.	Max. één ver- plaatsing naar de vestigings- eenheid
TOTAAL											

⁷ Wagen, bestelwagen of vrachtwagen

⁸ Wagen, bestelwagen of vrachtwagen

⁹ Minibus, autobus, autocar

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

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



woonplaats



voortraject



hoofdverplaatsingswijze



natraject



werk

	<i>Voortraject Aantal werknemers</i>	<i>Natraject Aantal werknemers</i>
Wagen		
Trein		
Bus, tram of metro De Lijn (Vlaamse vervoersmaatschappij)		
Bus, tram of metro TEC (Waalse vervoersmaatschappij)		
Bus, tram of metro MIVB (Brusselse vervoersmaatschappij)		
Collectief vervoer (minibus, bus, autocar) georganiseerd door de werkgever		
Fiets of elektrische fiets		
Bromfiets of motorfiets		
Te voet, step (al dan niet elektrisch), monowheel, hoverboard, enz.		
Geen voor- of natraject (bv. indien hoofdvervoer met de wagen van deur tot deur)		
TOTAAL		

4. Bereikbaarheid van de vestigingseenheid en mobiliteitsproblemen

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

[illegible][illegible][illegible]

Allerlei

Geef aan in welke mate onderstaande problemen op uw vestigingseenheid van toepassing zijn.
(0 = geen probleem, 5 = zeer groot probleem)

[illegible]

Bereikbaarheid

Geef aan in welke mate uw vestigingseenheid gemakkelijk bereikbaar is voor de verschillende verplaatsingswijzen.
(0 = zeer moeilijk bereikbaar, 5 = zeer gemakkelijk bereikbaar)

[illegible]

5. Mobiliteitsbeleid van de werkgever

Lijst van maatregelen

Geef de eerste optie aan te vinken indien het gaat om een maatregel die momenteel in voege is, de tweede optie indien de maatregel momenteel zowel niet in voege als niet gepland is en de derde optie indien het gaat om een maatregel die gepland is in de toekomst.

Fiets			
Ja	Nee	Plan ¹⁰	
☐	☐	☐	Fietsvergoeding: €/km
☐	☐	☐	Bedrijfsfietsen (inclusief leasing) ter beschikking voor woon-werkverplaatsing en eventueel voor privéverplaatsing
☐	☐	☐	Beveiligde fietsenstallingen
☐	☐	☐	Sensibiliseringscampagne of project ter bevordering van het fietsgebruik
☐	☐	☐	Overdekte fietsenstallingen voorzien
☐	☐	☐	Kleedruimtes voor fietsers
☐	☐	☐	Douches beschikbaar
☐	☐	☐	Fietsonderhoudsdienst in de vestiging
☐	☐	☐	Verlening van fietsbijstand (bv. in het geval van een lekke band)

Collectief vervoer				
Ja	Nee	Plan		
☐	☐	☐	Organiseren van collectief vervoer (minibus, autobus, autocar) door de werkgever	
☐	☐	☐	Ter beschikking stellen van informatie over openbaar vervoer	
Tussenkost van de werkgever in de kosten van het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer (ten opzichte van het minimum voorzien door CAO nr. 19/9 ¹¹)				
	100% (gratis voor de werknemer)	Hoger dan het minimum voorzien door CAO nr. 19/9, maar niet gratis voor de werknemer	Gelijk aan het minimum voorzien door CAO nr. 19/9	Bijzondere gevallen (toelichten)
NMBS	☐	☐	☐	
MIVB	☐	☐	☐	
De Lijn	☐	☐	☐	
TEC	☐	☐	☐	

Carpool			
Ja	Nee	Plan	
☐	☐	☐	Gebruik van een interne of externe carpooldatabank
☐	☐	☐	Gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers
☐	☐	☐	Verspreiding van informatie over carpooling
☐	☐	☐	Terugreisgarantie voor carpoolers
☐	☐	☐	Specifieke vergoeding voor carpoolers in het kader van een overeenkomst tussen de werkgever en de werknemers

¹⁰ Plan = Gepland, aan te vinken indien de maatregel nog niet werd genomen maar in de toekomst gepland is binnen de vestiging.

¹¹ [http://www.cnt-nar.be/CAO-ORIG/cao-019-09-\(23.04.2019\).pdf](http://www.cnt-nar.be/CAO-ORIG/cao-019-09-(23.04.2019).pdf)

Wagen			
Kilometervergoeding voor het gebruik van het privévoertuig in het kader van het woon-werkverkeer			= €/km of andere, namelijk:
Aantal bedrijfswagens ¹² op het totale aantal werknemers C (uitgezonderd dienstvoertuigen ¹³)			= bedrijfswagens in totaal = waarvan elektrisch (niet-hybride)
Ja	Nee	Plan	
☐	☐	☐	Strategie ter vermindering van het aantal afgelegde kilometers en/of de CO ₂ -uitstoot van het voertuigenpark van de onderneming
Aanvullende voordelen voor de bezitters van een bedrijfswagen			
☐	☐	☐	Toegang tot de parking in de onderneming of in de omgeving
☐	☐	☐	Tankkaart
☐	☐	☐	Lening van een andere auto voor een korte periode (vakantie, verhuis, etc.)
Alternatieven voor bedrijfswagens			
☐	☐	☐	Mobiliteitsvergoeding (cash for car) zoals voorzien in de wet van 30 maart 2018 ¹⁴
☐	☐	☐	Mobiliteitsbudget zoals voorzien in de wet van 17 maart 2019 ¹⁵
☐	☐	☐	Andere alternatieve mobiliteitsaanbiedingen. Gelieve te verduidelijken: ...

Diverse maatregelen			
Ja	Nee	Plan	
☐	☐	☐	Realisatie van een bedrijfsvervoerplan
☐	☐	☐	Mobiliteitscoördinator: permanent aanspreekpunt voor alle vervoersmiddelen
☐	☐	☐	Betalend parkeren voor de werknemers
☐	☐	☐	Aanwezigheid van oplaadpunten voor elektrische wagens
☐	☐	☐	Verhuispremies voor werknemers die dicht bij het werk gaan wonen
☐	☐	☐	Minstens één keer per jaar een sensibiliseringsactie i.v.m. mobiliteit organiseren
☐	☐	☐	Multimodaal bereikbaarheidsplan beschikbaar op de website van de werkgever
☐	☐	☐	Mogelijkheid tot het cumuleren van verschillende werkgeversbijdragen voor verschillende vervoersmodi

¹² Een bedrijfswagen is een voertuig dat deel uitmaakt van het loonpakket van de werknemer (een "salariswagen"), of concreter, dat door de werkgever ter beschikking wordt gesteld en ook buiten de werkuren voor privédoeleinden mag worden gebruikt. Op die wagen is een belastbaar voordeel van alle aard van toepassing.

¹³ Een dienstvoertuig is een voertuig dat de werkgever ter beschikking stelt van zijn werknemers voor uitsluitend professionele verplaatsingen.

¹⁴ Wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

¹⁵ Wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget