

Mobiliteitsenquête Vlaams ABVV

Werk jij in een mobiliteitsvriendelijk bedrijf?

1. Wat is de kwaliteit van het sociaal overleg over het thema mobiliteit?

- 41% stelt dat er regelmatig overleg is;
- 44% zegt dat er geen overleg is;
- 9% zegt dat er mobiliteitsmaatregelen genomen worden zonder overleg;
- 15% is van mening van de mobiliteitsproblemen goed geanalyseerd zijn;
- 32% zegt dat er bereidheid is om de knelpunten aan te pakken;
- in 23% van de gevallen worden de mobiliteitsmaatregelen goed opgevolgd en geëvalueerd;
- in 11% van de bedrijven is er iemand specifiek verantwoordelijk voor het mobiliteitsbeleid;
- 29% stelt goed geïnformeerd te zijn over de genomen maatregelen.

Conclusie

In meer dan de helft van de bedrijven loopt het overleg over mobiliteit mank. In 44% is er geen overleg en in 9% van de bedrijven worden er zelfs mobiliteitsmaatregelen genomen zonder overleg.

Daarbovenop blijkt dat slechts 32% van de werkgevers bereid is om de mobiliteitsproblemen aan te pakken.

En waar de knelpunten toch worden aangepakt stellen we vast dat dit niet steeds op de meest efficiënte manier verloopt: in 85% van de gevallen worden de problemen onvoldoende geanalyseerd, in 77% van de bedrijven is er geen opvolging voorzien van de genomen mobiliteitsmaatregelen en in 71% van de gevallen zijn de werknemers niet of slecht op de hoogte van de genomen maatregelen.

2. Wat is de hoofddoelstelling van de genomen maatregelen?

- 19% neemt maatregelen voor de aanpak van het goederen- en het personenvervoer.

Conclusie

In slechts 19% van de gevallen worden er mobiliteitsmaatregelen uitgewerkt voor de aanpak van zowel het personen- en het goederenverkeer. Bedrijven werken dus vaker mobiliteitsmaatregelen uit om het woon-werkverkeer van hun werknemers aan te pakken dan om hun goederentrafiek bij te sturen. Een gebrek aan alternatieven alsook het feit dat 70% van de Vlamingen werkt in de dienstensector¹ speelt hierbij natuurlijk een rol.

3. Wat is de bedrijfspolitik over bedrijfswagens?

- in 22% van de bedrijven behoort het toekennen van een bedrijfswagen tot de algemene verloningspolitiek (= niet alleen topfuncties beschikken over een bedrijfswagen);
- 91% van de werknemers opteert voor de vrije keuze om al dan niet een deel van het loon uitbetaald te zien in een bedrijfswagen;
- bij 57% wordt de toekenning van de bedrijfswagen beperkt tot topfuncties;
- 20% van de bedrijven beschikt over collectieve bedrijfswagens;
- in 37% van de bedrijven is er een tussenkomst van de werkgever in de autokosten;
- 4% investeert in energiezuinige bedrijfswagens;
- 2% van de werknemers krijgen een opleiding in energiezuinig, veilig en milieuvriendelijk rijden.

Conclusie

91% van de werknemers kant zich tegen het verplicht opdringen van een bedrijfswagen door de werkgever. Zij opteren voor een vrije keuze. Nochtans behoort in 22% van de bedrijven de bedrijfswagen wel tot de algemene verloningspolitiek (zonder vrije keuze van de werknemers en toegekend aan meer dan alleen topfuncties).

63% van de bedrijven voorziet geen werkgeverstussenkomst in de woon-werkautokosten van zijn werknemers. De huidige stijging van de brandstofprijzen betekent dus voor deze categorie van werknemers een serieuze koopkrachtdaling.

Slechts 4% van de ondervraagden zegt dat er geïnvesteerd wordt in energiezuinige bedrijfswagens. Ook hier is dus nog veel werk aan de winkel.

4. Welke maatregelen werden er genomen inzake parkeermanagement?

- in 20% van de bedrijven wordt het aantal parkeerplaatsen bewust beperkt;
- in 25% van de gevallen worden de parkeerplaatsen verdeeld volgens specifieke criteria;
- 3% voorziet speciale parkeerplaatsen voor carpoolers;

¹ Dit wil uiteraard niet zeggen dat de dienstensector geen goederentrafiek genereert. De logistieke sector bijvoorbeeld behoort ook tot de dienstensector.

- 4% moet betalen voor hun parkeerplaats;
- 0% van de bedrijven kent een premie toe aan werknemers die geen gebruik maken van een parkeerplaats.

Conclusie

Betalende parkeerplaatsen vormen gelukkig een uitzondering. Maar ook het belonen van wie geen parkeerplaats gebruikt gebeurt niet. In 20% van de bedrijven wordt het aantal parkeerplaatsen bewust beperkt en leidt dit tot parkeerproblemen. In 97% van de gevallen genieten carpoolers niet van een speciaal parkeervoordeel. Dat maakt dat de verdeling van de parkeerplaatsen vooral gebeurt op basis van de functie van de werknemers.

5. Wat wordt er gedaan om het openbaar en collectief vervoer te promoten?

- bij 36% van de werknemers is de terugbetaling door de werkgever van het openbaarvervoerabonnement meer dan de wettelijke verplichting;
- bij 9% worden de werktijden afgestemd op de trein- en busuren;
- bij 15% worden de trein- en busvertragingen niet in mindering gebracht van de arbeidstijd;
- 3% van de werknemers krijgt een werkgeverstussenkomsst voor betalende parkeerplaatsen bij spoorwegstations;
- in 9% van de bedrijven wordt collectief busvervoer georganiseerd.

Conclusie

Openbaar vervoer gebruikers worden in vele bedrijven nog steeds stiefmoederlijk behandeld. 64% van de bedrijven geeft geen extra financiële stimulans aan openbaar vervoer gebruikers en dit ondanks de bestaande federale maatregelen². Er is zeker geen traditie om de NMBS-parkeerkosten te beschouwen als woon-werk kosten: 97% van de werknemers betaalt dit zelf. En tot slot, in 85% van de gevallen worden de bus- en treinvertragingen gedragen door de werknemers.

6. Welke algemene mobiliteitsmaatregelen nam het bedrijf?

- 41% is goed ontsloten met het openbaar vervoer;
- 5% organiseert telewerken;
- 4% voorziet kinderopvang op het bedrijf;
- 3% centraliseert “kleine aankopen en diensten” op het bedrijf;
- 3% betaalt een verhuispremie indien werknemers dichterbij komen wonen.

² De overheid betaalt 20% van de abonnementskosten woon-werk op voorwaarde dat de werkgever 80% van het abonnement terugbetaalt.

Conclusie

Het openbaar vervoer kan een belangrijke rol spelen bij de aanpak van de mobiliteitsproblemen van werknemers. In 59% van de gevallen blijft de werknemer echter vooral afhankelijk van de auto om zijn woon-werkverplaatsing te doen. Werkgevers staan weigerachtig om telewerken te stimuleren. In slechts 5% van de gevallen gebeurt dit.

7. Hoe wordt het fietsen en het stappen gestimuleerd?

- in 7% van de bedrijven werden fietspaden op het bedrijfsterrein aangelegd en/of verbeterd;
- in 57% van de gevallen wordt een fietsvergoeding toegekend;
- in 17% worden bedrijfsfietsen voor dienstverplaatsingen aangeboden;
- in 2% van de bedrijven is er een financiële tussenkomst in de aankoop van fietsuitrusting;
- in 2% van de bedrijven wordt een stapvergoeding betaald.

Conclusie

De fietsvergoeding is goed ingeburgerd in de bedrijven. Een op vijf bedrijven beschikt over bedrijfsfietsen, maar dit wordt niet beschouwd als een volwaardig alternatief voor de bedrijfswagens. Het aantal bedrijfswagenkilometers daalt hierdoor niet. Het aantal openbaar vervoer- en stapkilometers wel.

8. Hoe worden carpoolers gestimuleerd?

- 8% voorziet een carpoolvergoeding;
- 7% biedt een gratis carpooldatabank aan;
- 5% garandeert een thuisrit van zijn werknemers via taxi of collectieve bedrijfswagen.

Conclusie

Er is in de bedrijven nog heel wat ruimte om carpoolen op een actieve manier te stimuleren.

