

# Mobiliteit is ook een

Op het vlak van mobiliteit zijn er twee dwingende aspecten die zich aftekenen in 2014: één in de Brusselse regio, een ander op federaal niveau. Meer dan alleen een verplichting, zouden het mobiliteitsplan van een onderneming en de federale diagnose van mobiliteit aanleiding moeten zijn om de mobiliteit van vandaag en morgen te verbeteren.



Vincent Meerschaert  
General Manager  
Traject - Mobility Management

Met recordfiles en overbevolkte treinen als chronisch verschijnsel, is er niemand die de mobiliteitsproblemen die we vandaag ondervinden kan negeren. Vincent Meerschaert, directeur van Traject en al een 15-tal jaren actief in deze sector, is ervan overtuigd dat de mobiliteitsoplossingen niet alleen moeten komen van publieke instanties, maar evenzeer van bedrijven. Traject profileert zich sinds 1992 als dé specialist inzake verkeersbeheer en bedrijfsmobiliteit.

## Federale diagnose

Elke drie jaar, en dit sinds 2005, zijn Belgische bedrijven en publieke organisaties die meer dan 100 mensen tewerkstellen, verplicht om de overheid informatie te verschaffen over de mobiliteit van hun werknemers. Deze gegevens worden gebundeld in een 'federale diagnose inzake mobiliteit'. De enquête zal verstuurd worden in de loop van de maand juni en zou uiterlijk 31 januari 2015 teruggestuurd moeten worden.

Om de evolutie te kunnen zien, is de basis van de vragenlijst sinds 2005 vergelijkbaar gebleven, hoewel de enquête wel mee is met z'n tijd. Er zijn dus wel vragen bijgekomen over thuiswerken en het mobiliteitsbudget, naast de vragen over het aantal parkeerplaatsen, de woonplaats van de werknemers, het soort vergoedingen voor verplaatsingskosten en

andere problematieken waar bedrijven mee geconfronteerd worden.

Tot nu toe kregen de bedrijven een verslag na het onderzoek, met daarin de bedrijfsresultaten en de trends per regio. De FOD Mobiliteit en Vervoer is op dit moment bezig met het uitwerken van een website waar bedrijven advies kunnen inwinnen na hun deelname aan de federale diagnose. Volgens Peter Andries van de FOD Mobiliteit en Vervoer, is het de bedoeling om deze virtuele tool box te finaliseren tegen de zomer van 2014, zodat bedrijven er gebruik van kunnen maken om de vragenlijst van de federale diagnose te kunnen invullen.

## VervoersPlan voor Bedrijven (VPB)

Om de drie jaar moet elke onderneming of openbare instantie met meer dan 100 mensen op eenzelfde site in de regio Brussel een bedrijfsvervoerplan actualiseren. De uiterste datum voor het indienen van het VPB-formulier bij het Leefmilieu Brussel (Brussels Instituut voor Milieubeheer) is vastgelegd op 15 oktober 2014 voor bedrijven met meer dan 200 werknemers en voor alle andere bedrijven (met 100 tot 200 medewerkers) op 15 januari 2015.

Bedoeling van dit vervoersplan voor bedrijven is de mobiliteit efficiënter te maken en die efficiëntie is volgens Vincent Meerschaert vaak synoniem voor duurzaamheid.



## Nuttige informatie

Meer info vindt u op de sites van **Leefmilieu Brussel** [www.ibgebim.be](http://www.ibgebim.be) en de **FOD Mobiliteit en Vervoer** [www.mobiliteit.belgium.be/nl](http://www.mobiliteit.belgium.be/nl)

# zaak voor bedrijven



Deze mobiliteitsstrategie omvat drie fasen:

- Het uitwerken van een **mobiliteitsprofiel** op basis van het werkschema van de medewerkers en de flexibiliteit ervan, maar ook op basis van hun woonplaats.
- Het bepalen van een **toegankelijkheidsprofiel**, op basis van de beschikbaarheid van parking, de nabijheid van openbaar vervoer en ook het belang van de fietsinfrastructuur.
- En ten slotte een **concreet actieplan**. “Door de vraag van bedrijven te vergelijken met hun aanbod op het vlak van mobiliteit, kunnen we problemen en specifieke opportuniteiten eigen aan het bedrijf, ontdekken” legt de directeur van Traject uit.

Door meer fietsstallingen te voorzien, een vergoeding te voorzien voor verplaatsingen met de fiets en een mobiliteitsbudget in te voeren, kunnen bedrijven de gewoonten van hun werknemers sterk beïnvloeden en dus een positieve impact hebben op het tekort aan parkeermogelijkheden of de onophoudelijke toename van verkeersopstoppingen. “Door het toekennen van een mobiliteitsbudget kan de werknemer ervoor kiezen zijn bedrijfswagen te houden, die een belangrijk onderdeel is van zijn salarispakket, maar er ook andere opties aan toe te

*“ Door het toekennen van een mobiliteitsbudget kan de werknemer ervoor kiezen zijn bedrijfswagen te houden, die een belangrijk onderdeel is van zijn salarispakket, maar er ook andere opties aan toe te voegen om die auto niet te gebruiken voor alle woon/werk-verplaatsingen. ”*

voegen om die auto niet te gebruiken voor alle **woon/werk-verplaatsingen**” verduidelijkt Vincent Meerschaert. “Als men opteert voor een kleinere of minder goed uitgeruste auto, of als men het brandstofbudget verkleint door de auto minder vaak te gebruiken, kan de rest van het budget gebruikt worden voor een abonnement op het openbaar vervoer of het leasen van een goede fiets”.

“Mensen die niet in Brussel wonen, verkiezen vaak om in hun eigen regio te werken, zelfs met een iets lager loon dan voor een job in Brussel die iets beter betaald is, maar waarvoor ze dagelijks geconfronteerd worden met de rampzalige verkeersopstoppingen of het overvolle openbaar vervoer” zegt de directeur van Traject. Kortom, een concrete indicatie die bedrijven in stedelijke gebieden ter harte moeten nemen om de mobiliteit in ons land te verbeteren.

Kim VERHEGGE ■