

BEDRIJFSVERVOERPLAN CHRISTEYNS GENT



Opdrachtgever: Christeyns nv

Datum: 05/09/2025

| | |
|------------------------------|---|
| Titel | Bedrijfsvervoerplan Christeyns |
| Opdrachtgever | Christeyns nv |
| Contactpersoon opdrachtgever | Johan Hofman |
| Indiener | Tractebel (Tractebel Engineering n.v.) Esplanade Oscar Van de Voorde 1 - 9000 Gent T +32 9 242 92 20 - info@tractebel.engie.com |
| Contactpersoon indiener | Kaat Vander Beken |
| Datum | 05/09/2025 |
| Versienummer | 2 |
| Projectnummer | W.004868 |

KWALITEIT



DOCUMENTGESCHIEDENIS

| Versie | Datum | Opmerkingen |
|--------|------------|---------------------------|
| 2. | 05/09/2025 | Finale versie |
| 1. | 04/07/2025 | Draftversie opdrachtgever |

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

| | | |
|----------------------|---------------------|-------------------------|
| Auteur | Moira D'Homme | 05/09/2025 |
| Document screener | Kaat Vander Beken | 05/09/2025 |
| Document goedkeurers | Koen Van Heysbroeck | Gelezen en goedgekeurd, |

BESTANDSINFORMATIE

| | |
|-------------------|--|
| Bestandsnaam | W.004868 Bedrijfsvervoersplan Christeyns |
| Laatst opgeslagen | 05/09/2025 |

INHOUD

| | |
|--|-----------|
| 1. Inleiding | 3 |
| 1.1 Aanleiding | 3 |
| 1.2 Situering | 4 |
| 1.3 Opbouw | 6 |
| 2. Bereikbaarheidsprofiel | 7 |
| 2.1 Voetgangers | 7 |
| 2.2 Fietzers | 8 |
| 2.3 Openbaar vervoer | 10 |
| 2.4 Gemotoriseerd verkeer | 11 |
| 2.5 Knelpunten huidig bereikbaarheidsprofiel | 14 |
| 3. Mobiliteitsprofiel | 15 |
| 3.1 Huidig mobiliteitsprofiel | 15 |
| 3.2 Resultaten enquête | 22 |
| 4. Potentieel ambitieniveau | 35 |
| 4.1 Fiets | 35 |
| 4.2 Openbaar vervoer | 36 |
| 4.3 Carpool | 37 |
| 5. Mogelijke maatregelen | 38 |
| 5.1 Algemeen | 38 |
| 5.2 Maatregelen per modi | 39 |
| 6. Actieplan | 42 |
| 6.1 Voetgangers en fietsers | 42 |
| 6.2 Openbaar vervoer | 43 |
| 6.3 Gemotoriseerd verkeer | 43 |
| 7. Conclusie | 44 |

1. INLEIDING

Voorliggend bedrijfsvervoerplan werd tijdens het proces tweemaal afgestemd met Stad Gent (Jessie De Leander en Jeroen Bulckaen) en AWV-MOW (Lucie Pertry en Katia Rottiers).

1.1 Aanleiding

In het kader van de vernieuwing van de omgevingsvergunning van Christeyns N.V. maakt Tractebel het bedrijfsvervoerplan van de site op. Er wordt door het bedrijf een reorganisatie en uitbreiding van haar vestiging langsheen de Afrikalaan te Gent gepland. Het bedrijfsvervoerplan onderzoekt de mogelijkheden om het verplaatsingspatroon van de werknemers naar de site duurzamer te maken.

1.2 Situering

1.2.1 Ruimtelijke situering

De vestiging van het bedrijf Christeyns nv is gelegen in de Gentse Kanaalzone (Houtdok-Handelsdok) langs de Afrikalaan ten noordoosten van het stadscentrum van Gent.



Figuur 1: Situering projectgebied

Het bestaande terrein is gelegen aan de west- en oostkant van de Afrikalaan. Het terrein dat het bedrijf bijkomstig wenst te ontwikkelen, is gelegen aan de oostkant van de Afrikalaan, net ten noorden van de bestaande site.

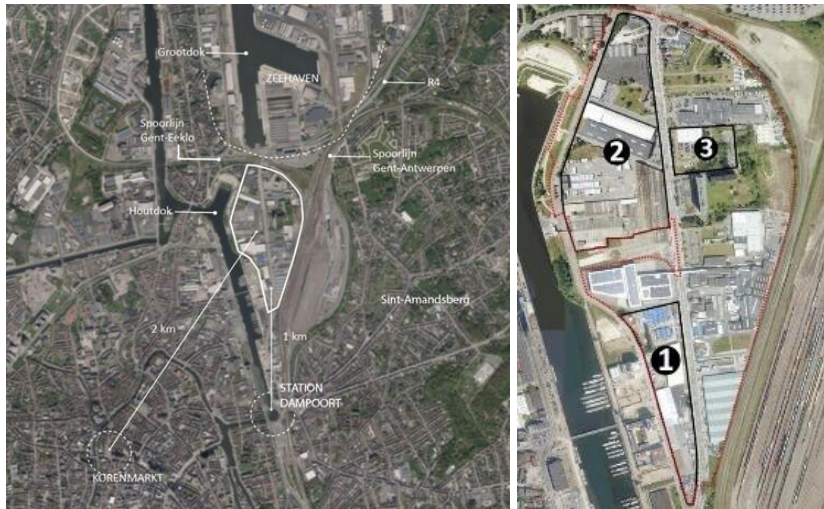


Figuur 2: Situering projectzone

1.2.2 Kadering project binnen RUP Afrikalaan

Het RUP Afrikalaan moet de buurt opwaarderen en toegankelijker maken. De bouw van een groot aantal woningen aan weerszijden van het Handelsdok, de aanleg van de Verapazbrug, de verlegging van de R40 naar de Afrikalaan en de nieuwe aansluiting aan het Dampoortknooppunt zorgen voor een volledig nieuwe dynamiek. In dit oude havengebied wil Stad Gent ruimte blijven bieden aan bedrijven en voorzieningen.

De site is gelegen aan de Afrikalaan die na realisatie van de Verapazbrug de nieuwe R40 zal worden; er komt een knip aan Dok Noord. De Verapazbrug zal ten westen van de site gerealiseerd worden. De site ligt tussen de drie afgebakende zones. Het bedrijf Christeyns krijgt volgens Stad Gent haar geëigende bestemming. De Lübecksite en het gebied ten zuiden van de productiesite van Christeyns wordt enkel voor bedrijven gereserveerd.



Figuur 3: Contour RUP Afrikalaan (links) en de zones (rechts) Bron: Stad Gent

1.3 Opbouw

In deze nota wordt in hoofdstuk 2 het bereikbaarheidsprofiel van Christeyns geanalyseerd. Dit hoofdstuk is onderverdeeld per modi. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het mobiliteitsprofiel besproken aan de hand van de gegevens van de HR-dienst van Christeyns en aan de hand van een enquête uitgevoerd bij de werknemers. Deze enquête werd opgemaakt om inzicht te krijgen in de huidige vervoerswijze van de medewerkers en te onderzoeken welke maatregelen/ acties genomen kunnen worden om het woon-werkverkeer duurzamer te laten verlopen. De enquête werd door Christeyns intern verspreid en op 13 juni 2025 afgesloten met 127 respondenten.

In hoofdstuk 4 wordt het potentiële ambitieniveau van de maatregelen besproken en onderzocht. Er wordt een analyse gemaakt van het fietspotentieel, het openbaar vervoerspotentieel en het carpoolpotentieel bij de werknemers. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 mogelijke maatregelen opgelijst om te komen tot een duurzamer verplaatsingspatroon per modi. Deze worden in hoofdstuk 6 omgevormd tot een concreet actieplan. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 het besluit weergegeven.

2. BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

2.1 Voetgangers

Het bedrijf is gelegen nabij het station Gent-Dampoort. Vanaf het station is het ongeveer 17 minuten wandelen (1,3km) tot aan het bedrijf. Het betreft een duidelijke route waarbij vanuit het station de Koopvaardijlaan/Afrikalaan moet worden gevolgd. Over heel de route zijn (aan de oostkant) voetpaden voorzien.

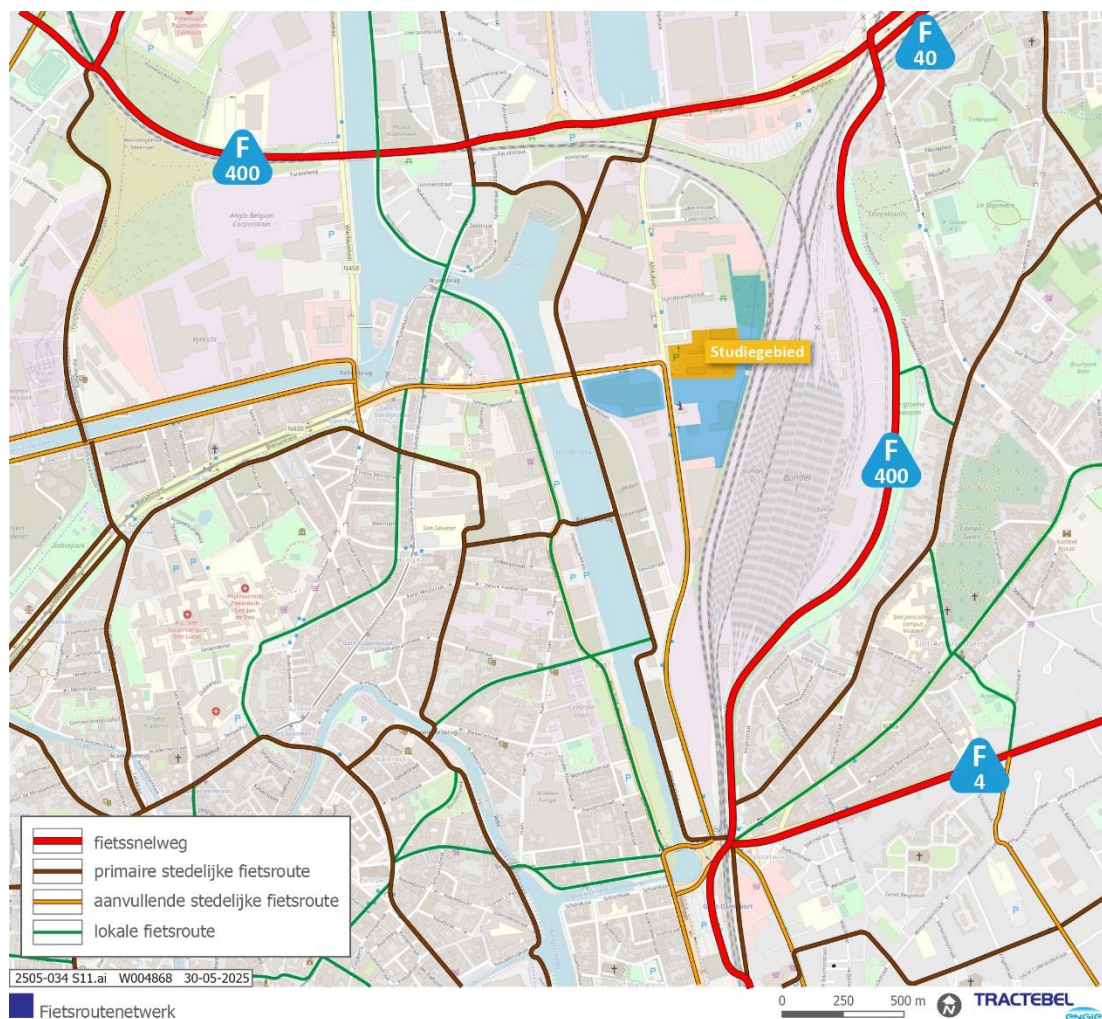
Langsheen de Afrikalaan zijn ter hoogte van het bedrijf aan de twee zijden voetpaden voorzien. Deze zijn echter smal en op veel plaatsen van een lage kwaliteit. De route naar de bushalte is voldoende kwalitatief aangelegd. Nabij de toegang ligt er een oversteekplaats voor voetgangers die door middel van een middeneiland wordt geaccentueerd.



Foto 1: Oversteekplaats Afrikalaan

2.2 Fietsers

Op onderstaande figuur wordt het fietsroutenetwerk in de omgeving weergegeven.



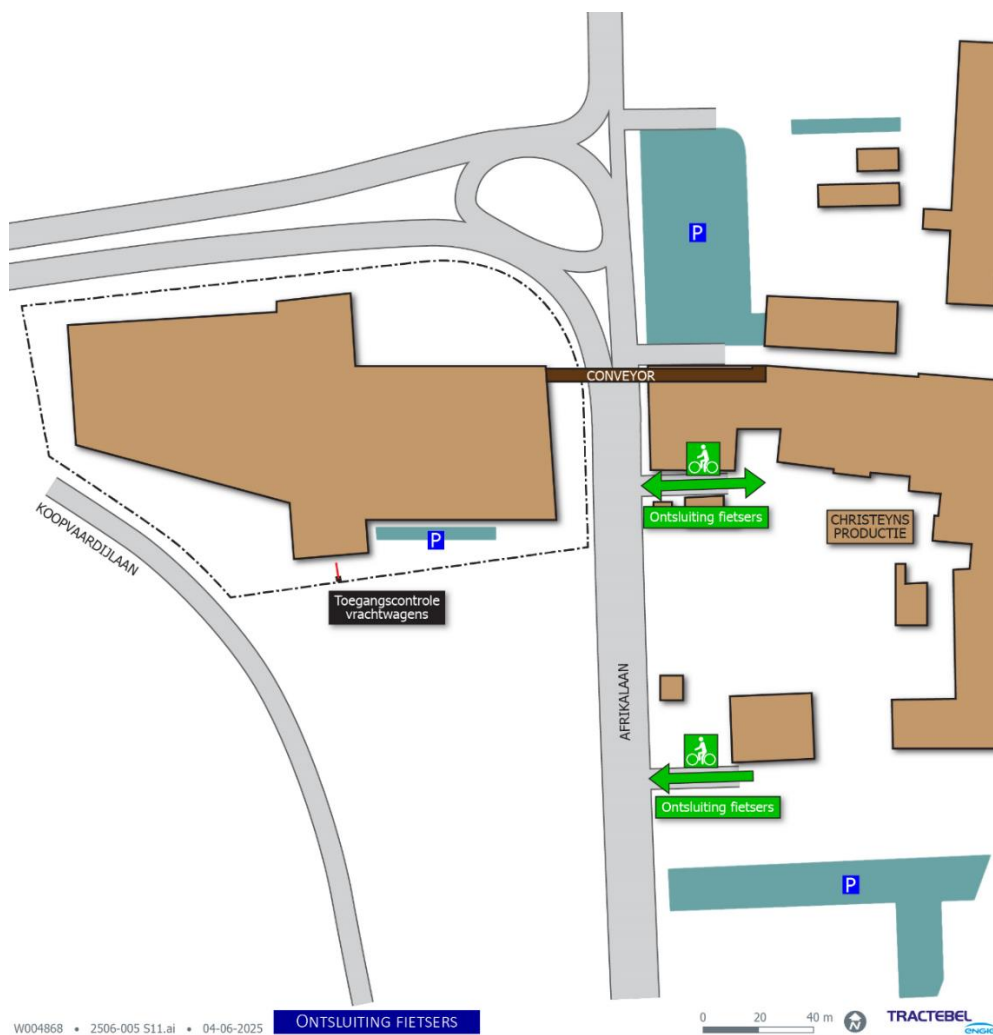
Figuur 4: Functioneel fietsroutenetwerk

Er loopt een aanvullende stedelijke fietsroute langsheen het bedrijf over de Afrikalaan (R40), die over het Handelsdok, via de Verapazbrug, aansluit op Dok Noord. In de nabijheid van het studiegebied loopt tevens de fiets snelweg F400, de Gentse fietsring en een primaire stedelijke fietsroute langsheen de Schipperskaai, die via de Bataviabrug is verbonden met Dok Noord.



Foto 2: Aanliggende fietspaden Afrikalaan

Ter hoogte van de site van het bedrijf bevinden zich langs beide zijden van de Afrikalaan aanliggende fietspaden.



Figuur 5: Ontsluiting fietsers

De werknemers die met de fiets van en naar het werk komen, hebben toegang aan de oostkant van het bedrijf, waar de fietsstallingen zich bevinden.

De stalling biedt plaats aan zo'n 60 fietsen en is overdekt. Er is mogelijkheid tot douchen, omkleden en drogen van kleren in een droogkast.

Het bedrijf plant in augustus 2025 een uitbreiding van de fietsenstalling. Ter hoogte van de ingang van de site worden 10 extra overdekte plaatsen voorzien voor buitenproportionele fietsen (en brommers). Er worden ook 8 extra laadpunten geplaatst.

2.3 Openbaar vervoer

2.3.1 Trein

Het NMBS-station Gent-Dampoort ligt op iets meer dan een kilometer wandelafstand van het bedrijf Christeyns. Het station wordt bediend door de lijnen 58 en 59 en heeft volgende bediening:

- IC-trein Antwerpen-Centraal –De Panne/Oostende/ Poperinge: drie treinen per uur in beide richtingen.
- L-trein Eeklo – Ronse: één trein per uur in beide richtingen.
- L-trein Gent-Sint Pieters – Lokeren (rechtstreeks): één trein per uur in beide richtingen
- Enkele aanvullende piekurentreinen in de spitsuren.

2.3.2 Bus

Langs de Afrikalaan rijdt geen buslijn maar er is wel een bushalte “Gent Afrikalaan” op ongeveer 80 meter van de ingang van de site waar Flexvervoer op aanvraag beschikbaar is. Er is langs beide kanten van de Afrikalaan een bushalte voorzien van een schuilhuisje, een haltepaal en een vuilnisbak, waar de bus op een haltehaven in het voetpad kan halteren.

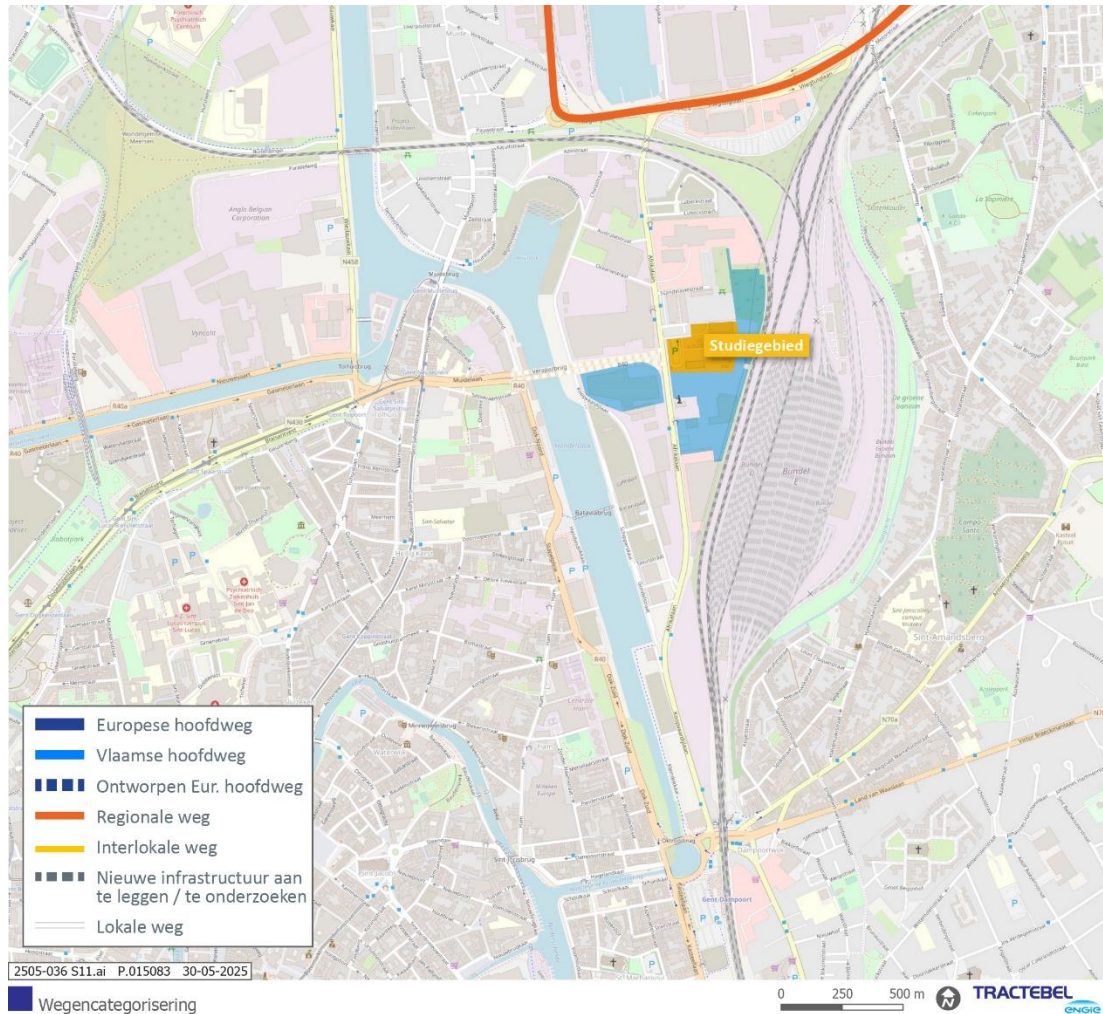


Figuur 6: Infrastructuur Afrikalaan

2.4 Gemotoriseerd verkeer

2.4.1 Wegencategorisering

In de nieuwe wegcategorisering krijgt de N424, ten noorden van het studiegebied, de klasse van Regionale Weg. De N424 kan vanaf het studiegebied bereikt worden via de Afrikalaan die aansluit op de Vliegtuiglaan.



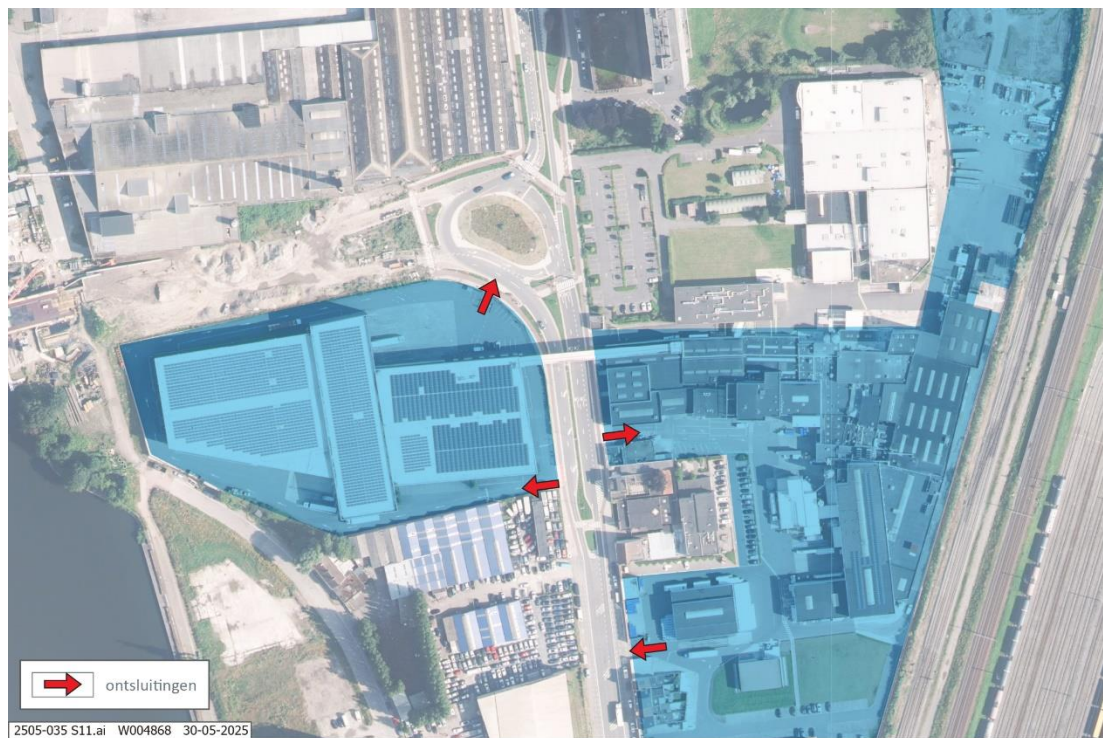
Figuur 7: Wegencategorisering

2.4.2 Huidige ontsluiting

De toegangen tot de site bevinden zich langs de Afrikalaan. De Afrikalaan heeft 2x1 rijstrook met een middenstrook die gebruikt wordt voor afslaand verkeer. Op de middenstrook van de Afrikalaan zijn middengeleiders aanwezig, soms in combinatie met een oversteekplaats voor voetgangers.

De toegangen van de site worden zowel door de vrachtwagens als het personeel gebruikt. Aan de site gelegen aan de westkant van de Afrikalaan is aan de noordkant een uitrit en aan de zuidkant een inrit voorzien. De site gelegen aan de oostkant van de Afrikalaan heeft een uitrit aan de zuidkant van het terrein en een inrit ter hoogte van het midden van de site. De parking ten noorden van de blauwe aanduiding behoort vandaag ook al tot de site en betreft een in- en uitrit.

Het nieuwe gedeelte van Christeyns bevindt zich net ten noorden van de bestaande productieafdeling. De nieuwe site kan één potentiële aanvullende ontsluiting hebben aan de Afrikalaan.



Figuur 8: Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

| WERKNEMERS | | | | | | | | AANDEEL BEZOEKERS IN TOTAAL |
|--------------------------------|------------------------|--------------|----------------|--------------|----------------|---------------|--|-----------------------------------|
| | Eenheid | rode zone | oranje zone | gele zone | groene zone | witte zone | Zuidelijke mozaïek | |
| Kantoren | 100 m ² bvo | max 1,5 | 0,7 - 2 | 0,7 - 2 | 2 - 3 | 3 - 4 | Minimum van de onder- liggende zone - 10% | 5 % |
| Arbeidsintensieve bedrijven | 100 m ² bvo | max 0,7 | 0,3 - 1 | 0,3 - 1 | 0,9 - 1,5 | 1 - 1,9 | | 5 % |
| Arbeidsextensieve bedrijven | 100 m ² bvo | max 0,3 | 0,1 - 0,4 | 0,1 - 0,4 | 0,3 - 0,4 | 0,4 - 0,9 | | 5 % |
| Detailhandel | 100 m ² nho | 0 | 1 - 2,5 | 1 - 2,5 | 2,5 - 4 | 3 - 4,5 | | 85 % |
| Commerciële dienstverlening | 100 m ² nho | max 0,7 | 0,3 - 1 | 0,3 - 1 | 1,5 - 3 | 2,5 - 4 | | 20 % |

Figuur 10: Parkeerrichtlijnen Stad Gent

2.5 Knelpunten huidig bereikbaarheidsprofiel

In de huidige situatie is er fiets- en voetgangersinfrastructuur aanwezig. Deze voelt echter niet op alle plaatsen even veilig aan. Het aanliggende fietspad aan de relatief drukke Afrikalaan kan sommige fietsers een onveilig gevoel geven. Ook het wandelen langsheen de straat op vaak smalle voetpaden is geen aangename route.

In de nabijheid van Christeyns worden twee probleempunten op het gebied van afwikkeling van gemotoriseerd verkeer waargenomen. Enerzijds is er sprake van een conflict tussen het drukke wegverkeer op de knoop Afrikalaan – Pauwstraat – Vliegtuiglaan en het treinverkeer dat de Afrikalaan en de Pauwstraat gelijkvloers kruist. Anderzijds vormt de Dampoortknoop een knelpunt betreffende doorstroming voor autoverkeer en openbaar vervoer op de Afrikalaan richting Dampoort.

3. MOBILITEITSPROFIEL¹

3.1 Huidig mobiliteitsprofiel

De gebruikte gegevens in dit hoofdstuk werden aangeleverd door de HR-dienst van Christeyns.

3.1.1 Werknemers

In de huidige situatie (juni 2025) zijn er 207 werknemers tewerkgesteld bij Christeyns. Hiervan zijn er 179 werknemers die vast in het bedrijf werken en 6 werknemers die een tijdelijk contract hebben.

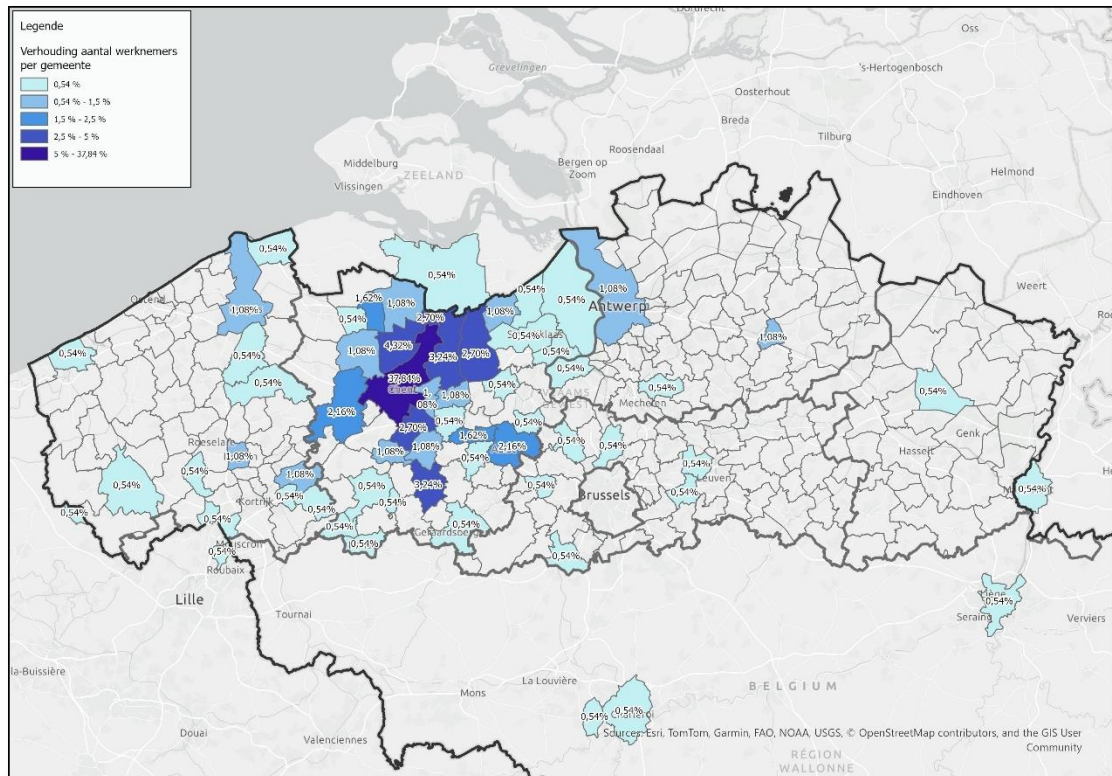
38 van de 207 werknemers is officieel werkzaam op de site in Gent, maar voert het werk op verplaatsing uit. Er wordt aangenomen dat deze werknemers wel van en naar de site rijden. Twee werknemers werken ongeveer 1 dag in de week officieel thuis, 100 werknemers ongeveer 2 dagen per week doen.

Het werkregime van de werknemers is als volgt verdeeld:

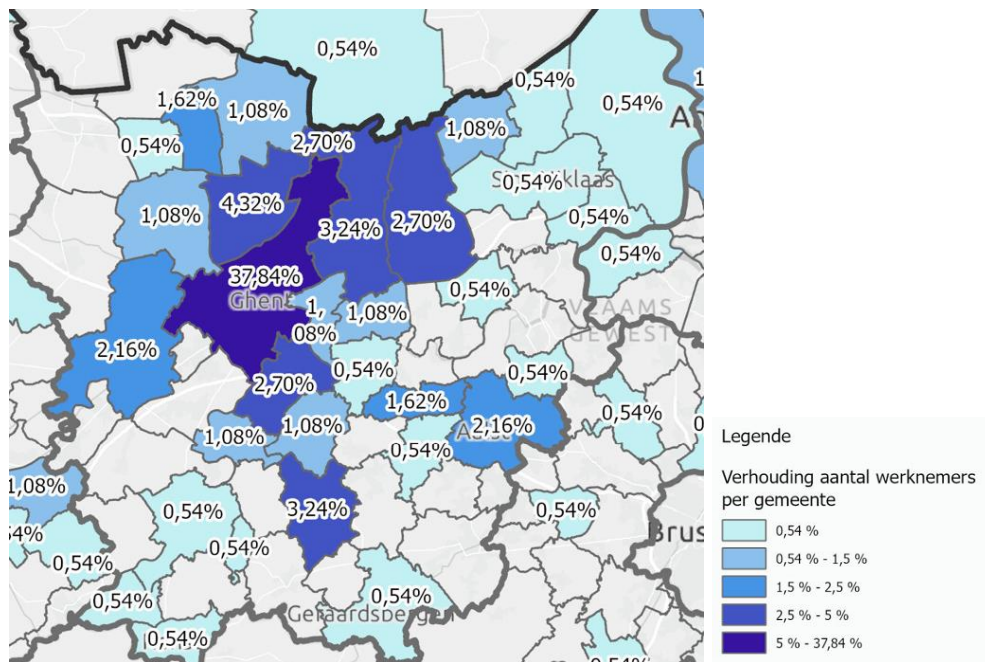
| Uurrooster | Werktijden | Aantal werknemers |
|------------------|---|-------------------|
| Dagdienst (vast) | Van 07u15 tot 16u15 | 14 |
| | Glijdend uurrooster | 109 |
| Ploegen | - Van 06u00 tot 14u00 - Van 14u00 tot 22u00 - Van 22u00 tot 06u00 | 85 |

168 van de werknemers werkt voltijds in het bedrijf, en 7 werknemers werken vier vijfde.

¹ Dit bedrijfsvervoerplan is een bijlage van de omgevingsvergunningsaanvraag. Hiervoor is ook een MOBER opgemaakt. De cijfers gebruikt in de MOBER zijn een voorspelling van de mogelijke toekomstige toestand, terwijl de cijfers van dit bedrijfsvervoerplan een weergave zijn van de huidige situatie. De cijfers van de werknemers uit beide documenten kunnen dus licht verschillen.



Figuur 11: Locatie werknemers



Figuur 12: Percentage werknemers Oost-Vlaanderen

Op bovenstaande kaart is te zien dat de herkomst van de werknemers verspreid is. Het overgrote deel is afkomstig uit Oost-Vlaanderen, al wonen er ook een aantal werknemers in West-Vlaanderen, Vlaams Brabant en Antwerpen.

De kaart toont aan dat een groot deel van de werknemers relatief dicht bij het bedrijf woont.

3.1.2 Woon-werkverkeer

De voorzieningen die reeds aanwezig zijn op de site worden in onderstaande paragrafen besproken, samen met de zaken die (nog) niet aanwezig zijn in het bedrijf. De zaken in het grijs aangeduid zijn factoren die zich buiten de site afspelen, maar wel relevant zijn voor het huidige profiel.

3.1.2.1 Fiets- en voetgangersvoorzieningen

| Aanwezig | Niet aanwezig |
|--|---|
| Fietsvergoeding € 0,35 per km | Fietsen ter beschikking voor woon-werkverplaatsingen |
| Overdekte en afgesloten fietsenstalling (60 pl.) | Poolfietsen ter beschikking voor zakelijke verplaatsingen |
| Omkleedruimtes met douches | Veilige en aangename fietsroute naar de site |
| Droogkast | |
| Opbergkastjes (125) | |
| Oplaadpunten elektrische fietsen (4) | |
| Mobiliteitsbudget voor leasen/aankopen fiets (en toebehoren) | |

Er worden door het bedrijf geen fietsen ter beschikking gesteld om woon-werkverplaatsingen te maken. De werknemers beschikken echter vanaf september 2025 over een mobiliteitsbudget waarmee ze een fiets en toebehoren kunnen kopen of leasen.

De werkgever voorziet een fietsvergoeding van €0,35 per kilometer voor werknemers die met de fiets van en naar het werk rijden. Er zijn op de site vier oplaadpunten voor elektrische fietsen aanwezig. De infrastructuur die voor fietsers aanwezig is betreft een overdekte en afgesloten fietsenstalling met 60 plaatsen, omkleedruimtes met douches en een droogkast en 125 opbergkastjes.

3.1.2.2 Voorzieningen openbaar vervoer

| Aanwezig | Niet aanwezig |
|--|---|
| Werknemers betalen 28.2% van De Lijn-abonnementen en 20% van NMBS-abonnementen | Mobiliteitsbudget waarmee abonnement voor openbaar vervoer kan worden betaald |
| Bushalte voor ingang site (flexvervoer) | Fietsen beschikbaar voor verplaatsing van en naar station |
| Station op 1km | Kwalitatieve wandelroute naar station |

De werknemers beschikken niet over een mobiliteitsbudget waarmee ze een abonnement voor het openbaar vervoer kunnen betalen.

3.1.2.3 Voorzieningen gemotoriseerde voertuigen

| Aanwezig | Niet aanwezig |
|---|---|
| Bedrijfswagen | Financiële stimulans voor carpoolen |
| Tankkaart (bedrijfswagens) | Parkeerplaatsen gereserveerd voor carpoolen |
| Kilometervergoeding (eigen wagen) | Carpoolreservatiesysteem |
| Poolwagens voor zakelijke verplaatsingen (2) | |
| Kilometervergoeding voor zakelijke verplaatsingen met eigen wagen | |
| Parking (152 pl.) | |
| Oplaadpunten elektrische wagens (26) | |

Moto

Het is toegelaten dat werknemers de woon-werkverplaatsing met de moto maken.

Carpool

Er is geen carpoolsysteem of specifieke financiële stimulans voorzien voor werknemers die carpoolen. Er zijn tevens geen parkeerplaatsen gereserveerd voor carpoolen.

Wagen

Van alle werknemers hebben er 63 recht op een bedrijfswagen. Een bedrijfswagen wordt toegekend op basis van hiërarchie en functie. Werknemers die recht hebben op een

bedrijfswagen hebben niet de keuze om tegen vergoeding van een premie toch geen bedrijfswagen te nemen.

Alle werknemers met een bedrijfswagen hebben een tankkaart. Aan deze kaart zijn geen voorwaarden verbonden. De kaart mag dus onder andere ook voor privéverplaatsingen worden gebruikt.

Voor de werknemers zonder bedrijfswagen is er een kilometervergoeding voorzien voor woon-werkverplaatsingen met de wagen. Deze vergoeding is afhankelijk van het aantal kilometer.

Er zijn 26 oplaadpunten aanwezig op de site voor elektrische wagens.

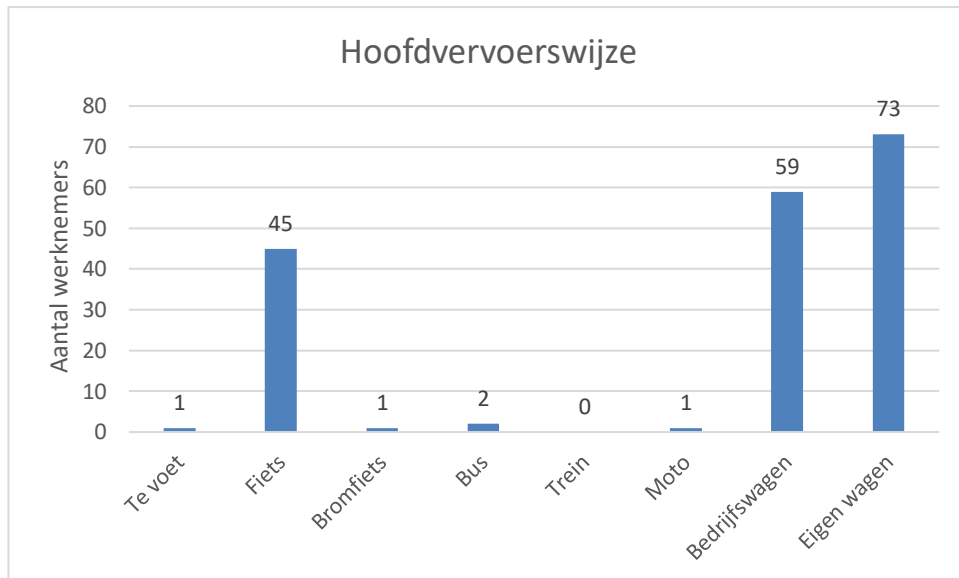
3.1.3 Zakelijke verplaatsingen

Er zijn geen fietsen ter beschikking van de werknemers voor zakelijke verplaatsingen.

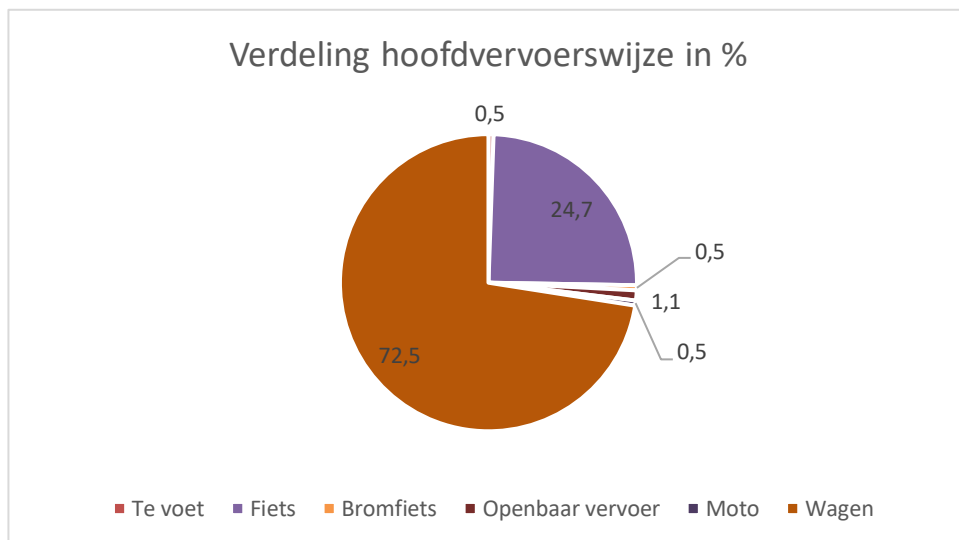
Er zijn wel twee wagens (poolwagens) beschikbaar voor zakelijke verplaatsingen. De kilometervergoeding voor zakelijke verplaatsingen bedraagt €0,4320 per kilometer bij het gebruik van de eigen wagen van de werknemer.

3.1.4 Hoofdvervoerswijze

Het bedrijf geeft een beeld weer van welk vervoersmiddel de werknemers gebruiken als hoofdvervoersmiddel voor het woon-werkverkeer. Deze informatie is aangeleverd door de HR-dienst van Christeyns en kan afwijken van de antwoorden op de vragen van de werknemersenquête.



Figuur 13: Hoofdvervoerswijze (Bron: HR Christeyns)



Figuur 14: Verdeling hoofdvervoerswijze (Bron: HR Christeyns)

72,5% van de werknemers komt met de wagen naar het werk. 24,7% komt met de fiets en slechts 1,1% van de werknemers komt met het openbaar vervoer.

3.1.5 Parkeerorganisatie

3.1.5.1 Fietsen

Zoals eerder in de nota vermeld zijn er 60 fietsenstallingen beschikbaar voor de werknemers. Deze zijn overdekt en afgesloten voor niet-werknemers.

Voor bezoekers zijn er 6 fietsparkeerplaatsen beschikbaar, ook deze zijn overdekt.

3.1.5.2 Gemotoriseerde voertuigen

Er worden 8 overdekte stalplaatsen voorzien voor bromfietsen. Er zijn geen motoparkeerplaatsen.

Voor bezoekers zijn er 9 autoparkeerplaatsen ter beschikking. Zoals eerder in de nota vermeld is er voor wagens van werknemers 152 plaatsen beschikbaar. Hiervan zijn twee mindervalideplaatsen gemarkeerd. Er zijn geen plaatsen voor carpool gemarkeerd.

3.1.6 Voorzieningen

Er zijn in het bedrijf omkleedruimtes aanwezig. Hier worden ook droogkasten voorzien om eventuele natte kleren in te drogen. Er zijn 14 douches aanwezig en er wordt gewerkt met opbergkastjes. Hiervan zijn er 125 beschikbaar.

Het bedrijf voorziet geen paraplu's of (elektrische) fietspompen voor de werknemers. Ook bereikbaarheidskaarten per vervoersmiddel (zowel voor werknemers als voor klanten) of de dienstregeling van het openbaar vervoer op een zichtbare plaats zijn niet aanwezig. Er wordt geen periodieke uitvoering van (kleinere) fietsherstellingen door fietsenmaker georganiseerd.

Er zijn op de site 4 oplaadpunten voor elektrische fietsen voorzien en 26 voor elektrische wagens.

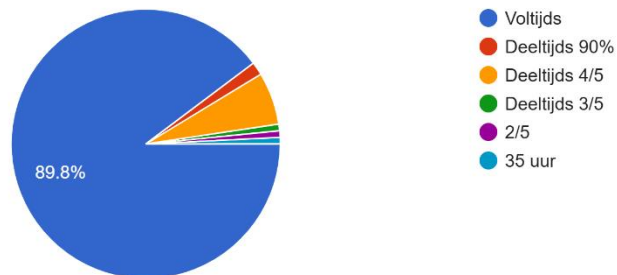
3.2 Resultaten enquête

Er werd voor de werknemers een enquête opgemaakt om inzicht te krijgen in de huidige vervoerswijze van de medewerkers en te onderzoeken welke maatregelen/ acties genomen kunnen worden om het woon-werkverkeer duurzamer te laten verlopen. De enquête werd door Christeyns intern verspreid en op 13 juni 2025 afgesloten met 127 respondenten.

3.2.1 Algemene informatie

1. Werkt u voltijds of deeltijds (incl. ouderschapsverlof, tijdskrediet,...)?

127 responses

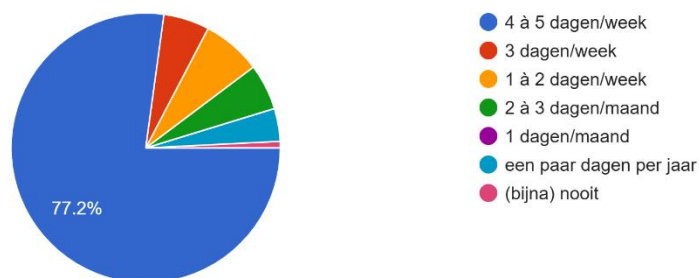


Figuur 15: werkregime

Het werkregime van de respondenten is overwegend voltijds (89,8%). De overige respondenten werken deeltijds (4/5, 3/5, 90% of halftijds).

2. Hoeveel dagen per week werkt u in een normale situatie op de site?

127 responses

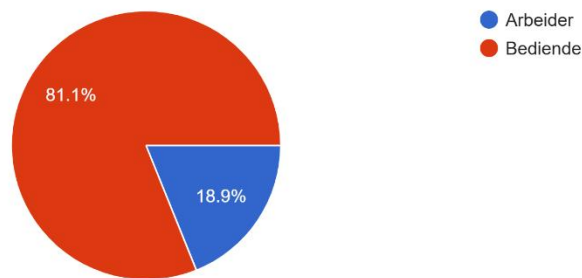


Figuur 16: aantal dagen op de site

De meeste respondenten (77.2%) werken (bijna) alle dagen op de site. De overige respondenten werken 3 dagen, 1 à 2 dagen per week op de site of 2 à 3 of 1 keer per maand op de site. Enkele respondenten werken (bijna) nooit op de site.

3. Wat is uw functie?

127 responses

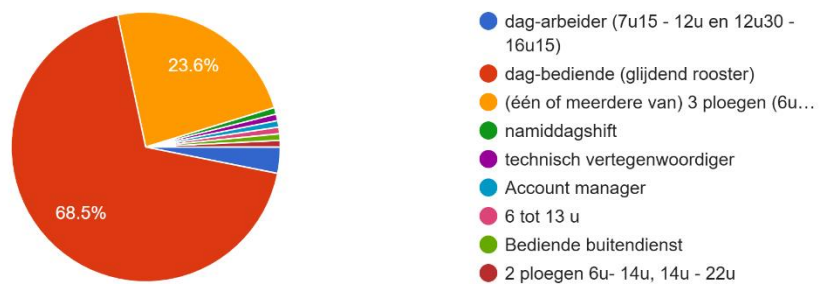


Figuur 17: functie

Het grootste deel van de respondenten is bediende (81.1%). De tweede grootste groep zijn arbeiders (18.9%).

4. Wat is uw werkregeling?

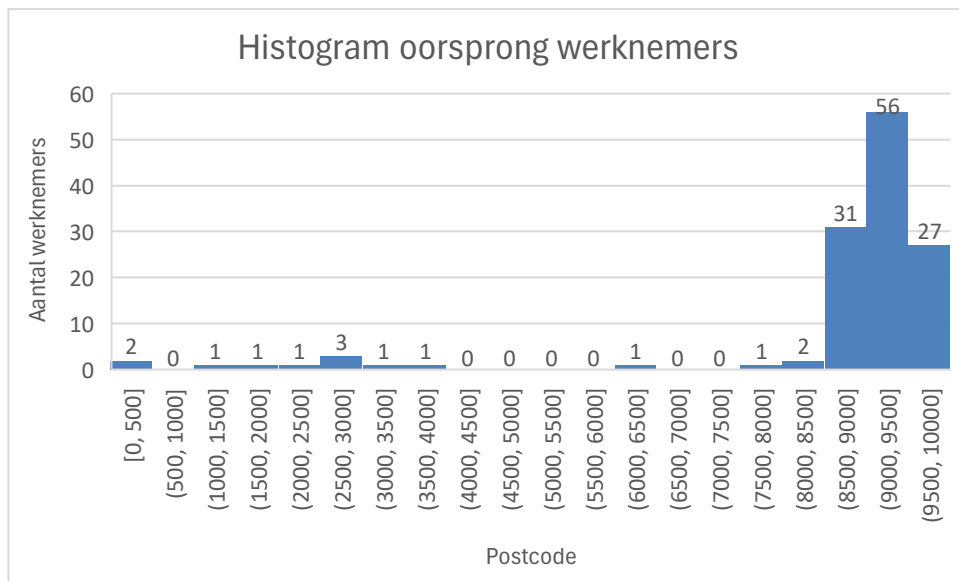
127 responses



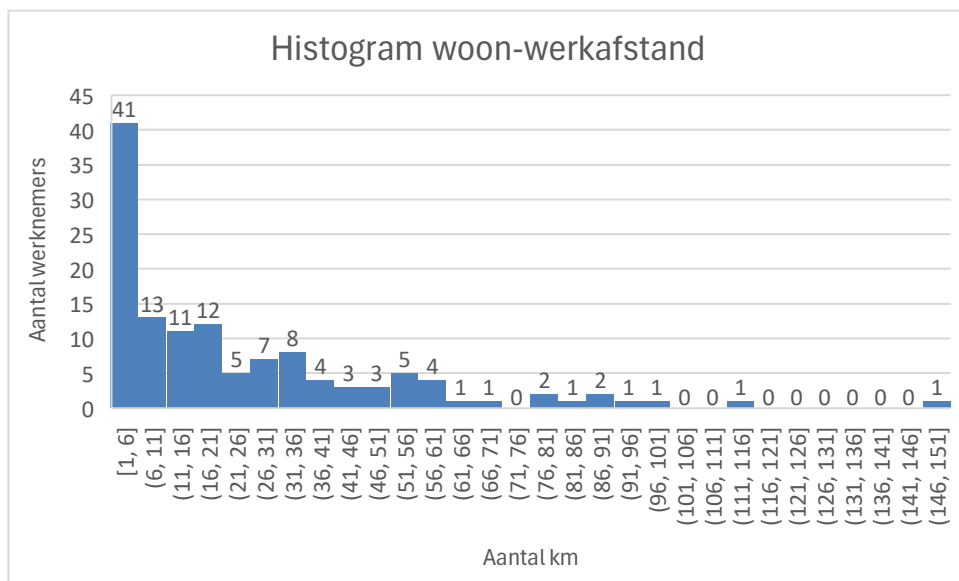
Figuur 18: werkregeling

De meeste respondenten werken als dag-bediende (68.5%). De overige werken in ploegen, hier zijn veel variaties op.

3.2.2 Huidige woonwerkverplaatsing

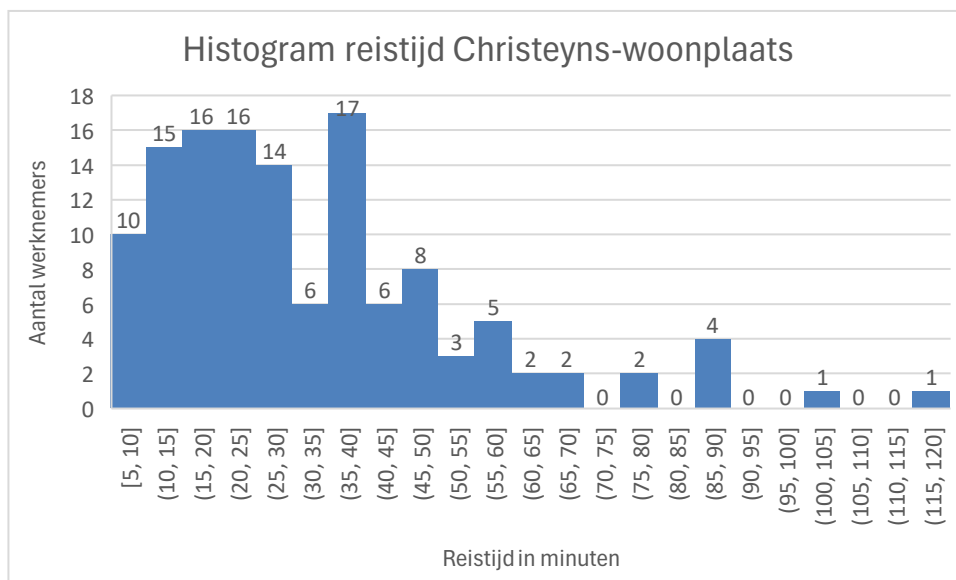
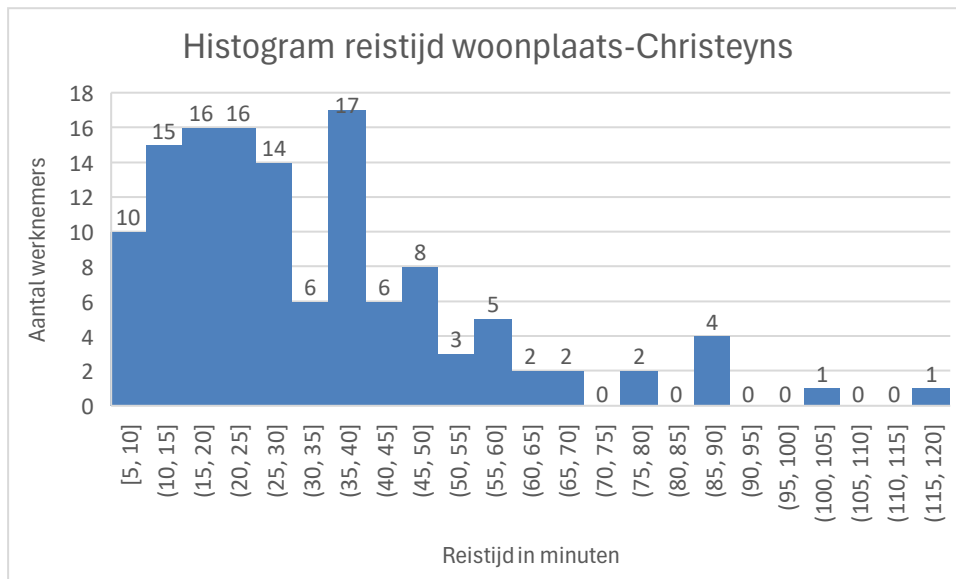


Figuur 19: Histogram oorsprong werknemers (postcode)



Figuur 20: Histogram woon-werkafstand

Uit de grafiek kan worden afgeleid dat een deel van de respondenten dicht bij het bedrijf woont. ca. 44% van de respondenten woont binnen de 10 km van het bedrijf. Ca. 72% woont tot 20 km ver. Tot slot zijn er ook respondenten die verder van het bedrijf wonen.



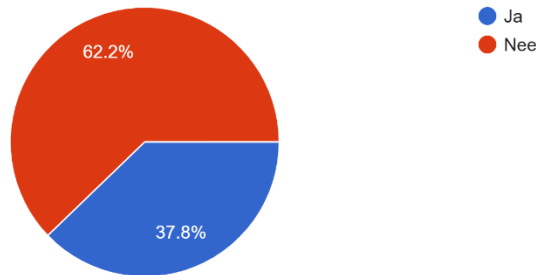
Figuur 21: Histogrammen van duur verplaatsing woning-Christeys en Christeys-woning

Bij de meeste respondenten duurt de woon-werkverplaatsing niet langer dan een half uur. Er is ook een aanzienlijke groep waarbij de woon-werkverplaatsing tussen een half uur en een uur ligt. Tot slot zijn er enkelen die langer dan een uur over de woon-werkverplaatsing doen.

Uit de resultaten van de enquête kan worden afgeleid dat sommige respondenten bij deze vraag 'uur' en 'minuten' hebben verward. Deze waarden werden gecorrigeerd. Het langste traject van een werknemer om zich naar het werk te verplaatsen is 1 uur en 40 minuten en om zich terug naar huis te verplaatsen 2 uur.

8. Beschikt u over een bedrijfswagen die u mag gebruiken voor uw woon-werkverplaatsing?

127 responses

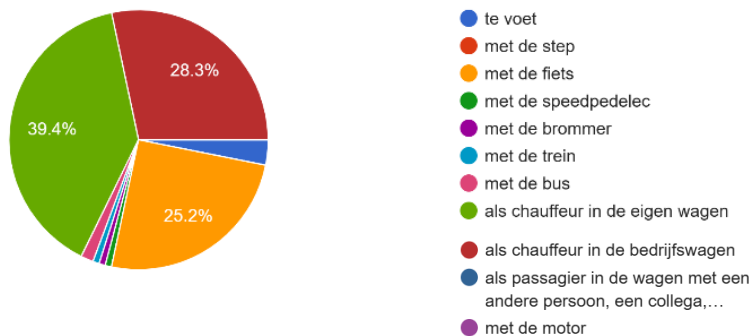


Figuur 22: bedrijfswagen

37.8% van de werknemers die de enquête invulden, beschikken over een bedrijfswagen. Het overige aandeel respondenten (62.2%) heeft geen bedrijfswagen.

9. Wat is momenteel uw hoofdvervoerswijze naar de site? Uw hoofdvervoerswijze is de vervoerswijze waarvan u de grootste afstand aflegt...swijze weer waarmee u de grootste afstand aflegt.

127 responses

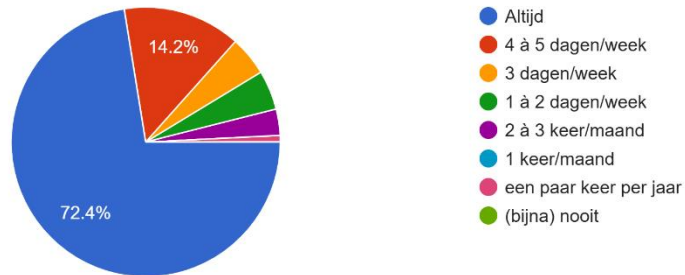


Figuur 23: hoofdvervoerswijze

Het grootste deel van de respondenten komt met de wagen (als chauffeur) naar het werk. Dit is ofwel de eigen wagen (39.4 %) ofwel met de bedrijfswagen (28,3%). De op een na grootste groep is deze van de fietsers. 25.2% van de respondenten heeft fiets als hoofdvervoersmiddel.

10. Hoe vaak gebruikt u dit vervoermiddel om naar de site te komen?

127 responses

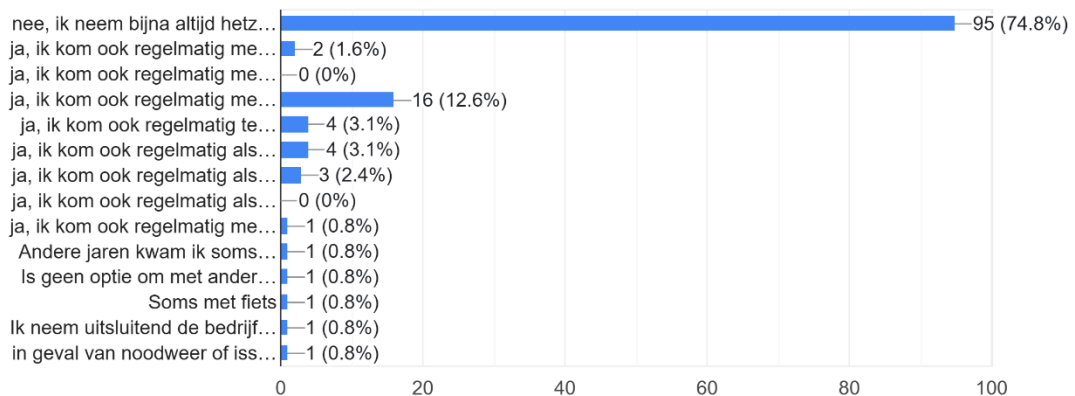


Figuur 24: frequentie hoofdvervoersmiddel

De meeste respondenten komen altijd of bijna altijd met hun hoofdvervoersmiddel naar het werk (86,6 %).

11. Alternatief vervoermiddel woon- werk verplaatsing: Maakt u, naast het hoofdvervoermiddel dat u net heeft aangegeven, nog regelmatig gebruik van e...voermiddel voor de grootste afstand naar de site?

127 responses



Figuur 25: alternatief vervoersmiddel

Het grootste deel van de respondenten (74.8%) komt steeds met hetzelfde vervoersmiddel naar het werk. Bij ca. 12.6% van de respondenten komt soms ook met de fiets/bromfiets.

12. Waar parkeert u uw wagen als u met de wagen naar het werk komt?

127 responses

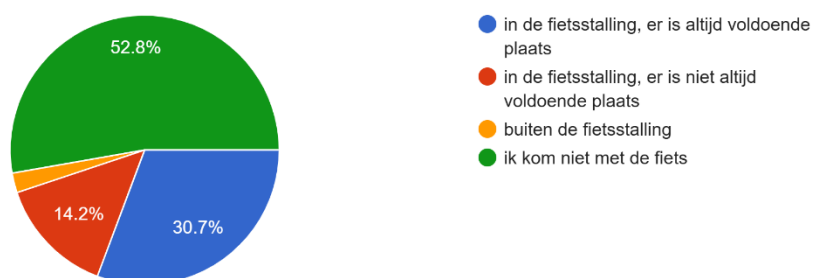


Figuur 26: parkeren

Een groot deel van de respondenten die met de auto komen, parkeert zich op de private parking van het bedrijf (70.9%) en vindt steeds plaats, 6,3% vindt niet altijd plaats op de parking van het bedrijf. 22.8% van de respondenten komt niet met de wagen naar het werk.

13. Waar parkeert u uw fiets als u met de fiets naar het werk komt?

127 responses

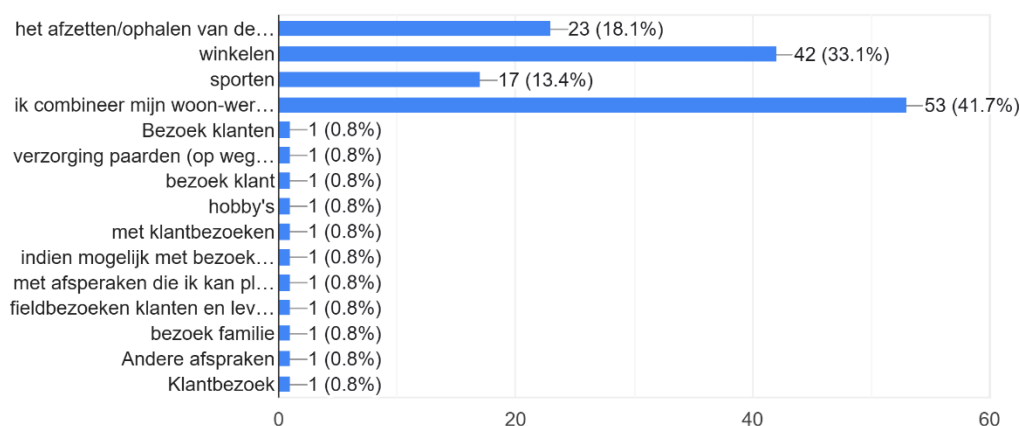


Figuur 27: fietsparkeren

Bijna alle respondenten die met de fiets komen, parkeren de fiets in de fietsenstelling van het bedrijf. Er is volgens 14.2% niet altijd voldoende plaats.

14 Combineert u uw woon-werkverplaatsingen met andere verplaatsingen? Ik combineer mijn woon-werkverplaatsingen vaak met:

127 responses

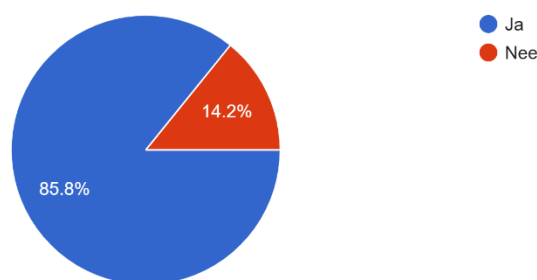


Figuur 28: Combinaties woon-werkverplaatsingen

Uit de enquête blijkt dat 33.1% van de respondenten hun woon-werkverplaatsing combineert met winkelen. 18.1% van de werknemers combineert het met het ophalen en/of afzetten van de kinderen. Daarnaast werd door 13.4% van de respondenten sporten aangeduid.

15.1 Vindt u dat u vlot op het werk geraakt met uw hoofdvervoermiddel?

127 responses



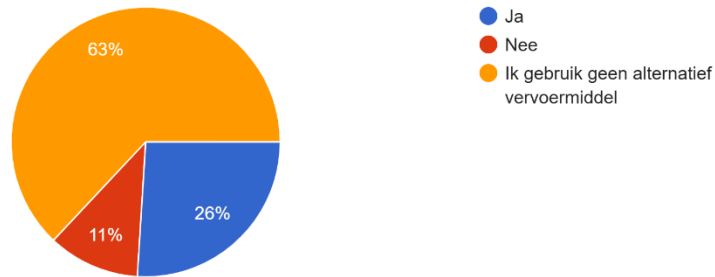
Figuur 29: Vlot hoofdvervoersmiddel

Ca. 85.8% van de respondenten geeft aan dat hij of zij vlot op het werk geraakt met zijn of haar hoofdvervoermiddel.

Als motivatie achter de beoordeling dat de verplaatsing niet vlot verloopt, geven de respondenten aan dat wanneer men tijdens de spits van of naar het werk gaat, er vaak files zijn die zorgen dat dit niet vlot verloopt. Respondenten die zich buiten de spits verplaatsen geven aan dat dit vrij vlot kan. Dankzij de flexibele uren kan men buiten de file naar het werk vertrekken. Ook fietsers geven aan dat ze vlot op het werk geraken, maar dat autofiles soms de weg versperren en onveilige situaties veroorzaken.

16.1 Vindt u dat u vlot op het werk geraakt met uw alternatief vervoermiddel?

127 responses



Figuur 30: Vlot alternatief vervoermiddel

Een overgroot deel heeft geen alternatief nl. 63%. Er wordt aangekaart dat de site moeilijk bereikbaar is met openbaar vervoer, zelfs voor bewoners in Gent.

26% van de respondenten geeft aan dat hij of zij vlot op het werk geraakt met zijn of haar alternatief vervoermiddel.

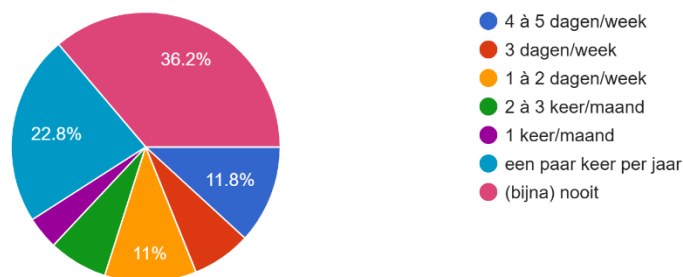
Respondenten geven aan dat met de fiets als alternatief vervoersmiddel ze steeds vlot de site kunnen bereiken, maar wel langer onderweg zijn. Er wordt ook aangekaart dat er op sommige plekken goede fietsinfrastructuur aanwezig is maar op andere plaatsen niet. Er komen soms onveilige situaties voor bv. aan Dampoort, Meulestedebrug door autofiles....

Met de (bedrijfs-)wagen geldt dezelfde problematiek als bij de vorige vraag met betrekking tot de files tijdens de spitsuren.

3.2.3 Dienstverplaatsingen

17.1 Dient u zich regelmatig tijdens de werkuren te verplaatsen naar bv. een andere gebouw, vergaderingen, opleidingen,...?

127 responses

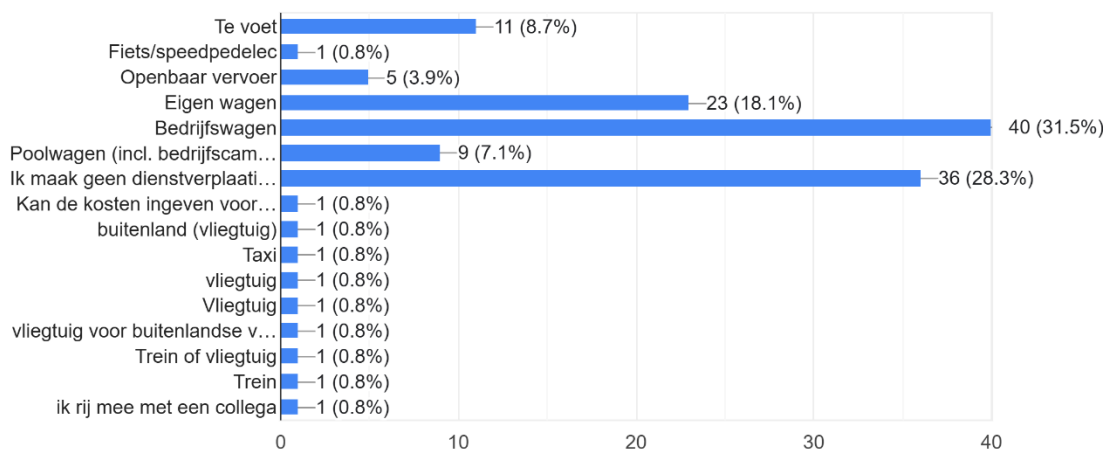


Figuur 31: Verplaatsing tijdens werkuren

36.2% van de respondenten moet nooit een verplaatsing maken tijdens de werkuren. Bijna een vierde van de respondenten maakt ongeveer één keer per jaar een verplaatsing tijdens de werkuren. De overige respondenten maken vaker verplaatsingen tijdens de werkuren.

18. Welk(e) transportmiddel(en) gebruikt u MEESTAL voor deze verplaatsing?

127 responses

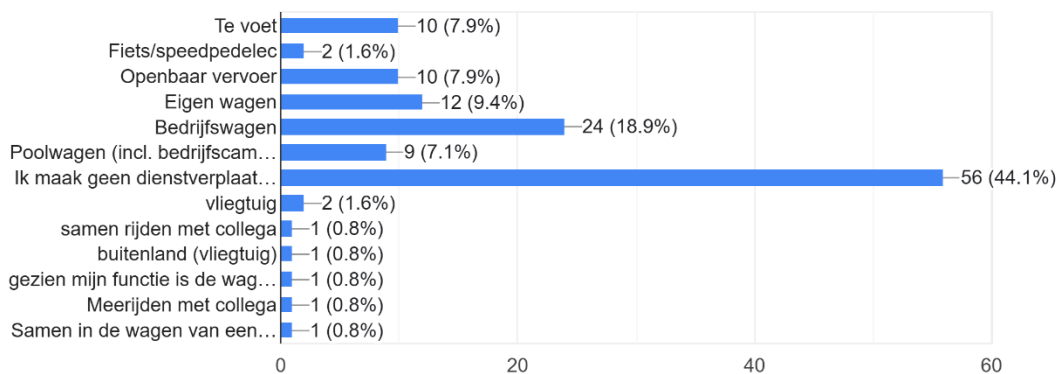


Figuur 33: transportmiddel dienstverplaatsingen

Een deel van de respondenten doet zijn of haar dienstverplaatsing te voet. Het grootste deel van de respondenten (49.6%) gebruikt de wagen. De fiets wordt (bijna) niet gebruikt voor dienstverplaatsingen.

19. Welk(e) transportmiddel(en) gebruikt u SOMS voor deze verplaatsing?

127 responses

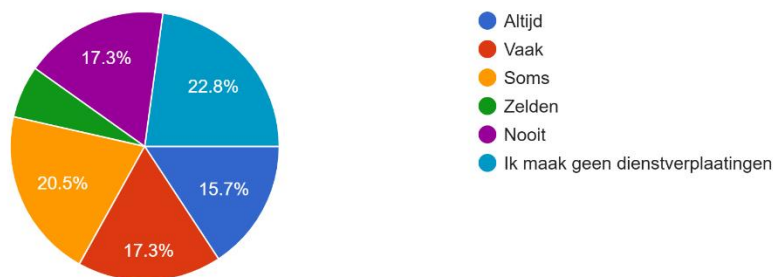


Figuur 34: alternatief transportmiddel dienstverplaatsingen

Het grootste deel van de respondenten (28.3%) gebruikt de wagen als alternatief vervoersmiddel voor dienstverplaatsingen. 7.9% gaat te voet. 7.9% van de respondenten gebruikt het openbaar vervoer voor dienstverplaatsingen.

20. Vertrekt u voor deze dienstverplaatsing direct van uw woonlocatie?

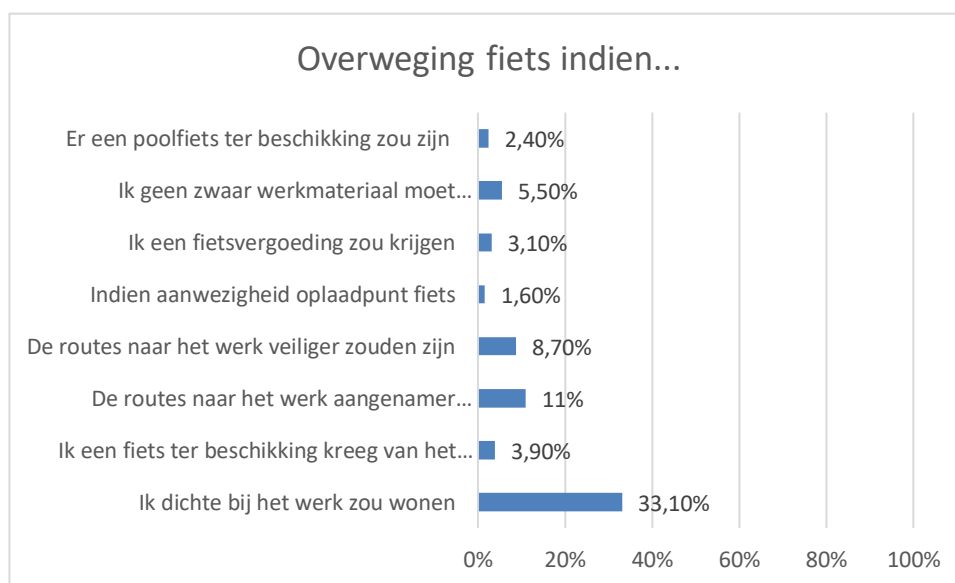
127 responses



Figuur 35: dienstverplaatsing vertrekpunt

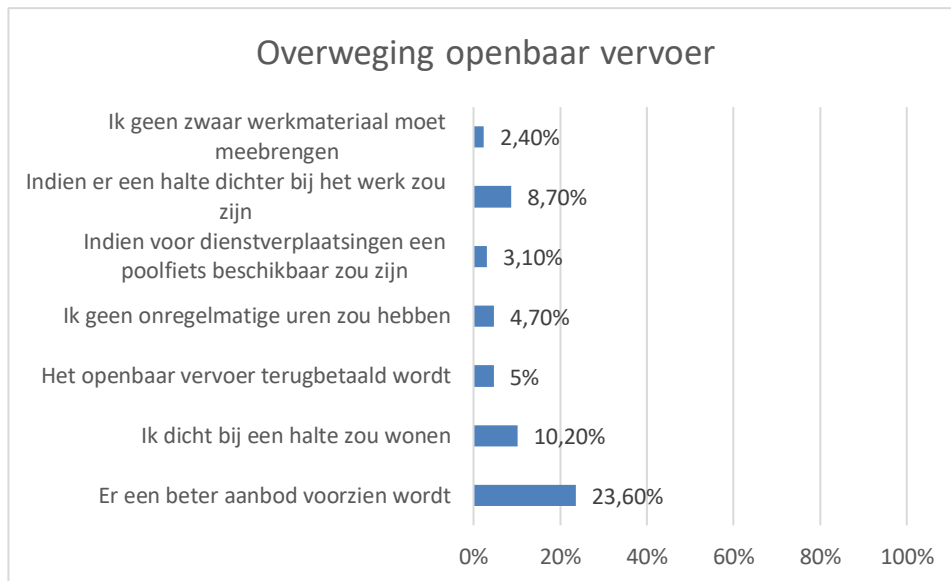
Er zijn ongeveer evenveel respondenten die altijd (22.8%) van hun woonplaats vertrekken voor dienstverplaatsingen, als respondenten die nooit (17.3%) van hun woonplaats vertrekken voor dienstverplaatsingen.

3.2.4 Wijziging in vervoerskeuze



Figuur 36: overweging fiets

33.10% van de respondenten geeft aan dat ze zouden overwegen om met de fiets naar het werk te komen als ze dicht bij het werk zouden wonen. Ook aangenamere (11%) en veiligere (8.70%) routes zouden respondenten over de streep kunnen trekken. Daarnaast zou 3.90% van de respondenten fietsen naar het werk overwegen als er vanuit de werkgever een fiets ter beschikking werd gesteld, en 2.40% indien er de optie is tot een poolfiets. 3.10% zou het overwegen indien ze een fietsvergoeding zouden krijgen.



Figuur 37: overweging openbaar vervoer

Uit bovenstaande grafiek blijkt dat voornamelijk bij een beter aanbod van het openbaar vervoer veel werknemers (23.6%) het openbaar vervoer zouden overwegen voor hun woon-werkverplaatsingen. Ook een halte dicht bij hun woning (10.2%) zou hun over de streep kunnen trekken. Daarnaast zou ca. 5% van de werknemer het openbaar vervoer overwegen indien dit terugbetaald wordt door de werkgever.

23. Ik zou carpoolen overwegen indien het voorhanden zou zijn:

127 responses



Figuur 38: overweging carpool

56,7% van de respondenten geeft aan dat ze carpoolen niet zouden overwegen moest het voor handen zijn. Een derde van de respondenten geeft aan dit wel te overwegen.

4. POTENTIEEL AMBITIENIVEAU

Op basis van de verkregen gegevens van de werknemers werden er enkele analyses uitgevoerd om het potentieel van de werknemers te onderzoeken in functie van het verduurzamen van de vervoersmodi. Er wordt een analyse gemaakt van het fietspotentieel, het openbaar vervoerspotentieel en het carpoolpotentieel bij de werknemers. Op deze manier wordt het potentiële ambitieniveau van de maatregelen onderzocht.

4.1 Fiets



Figuur 39: Afstanden Christeyns

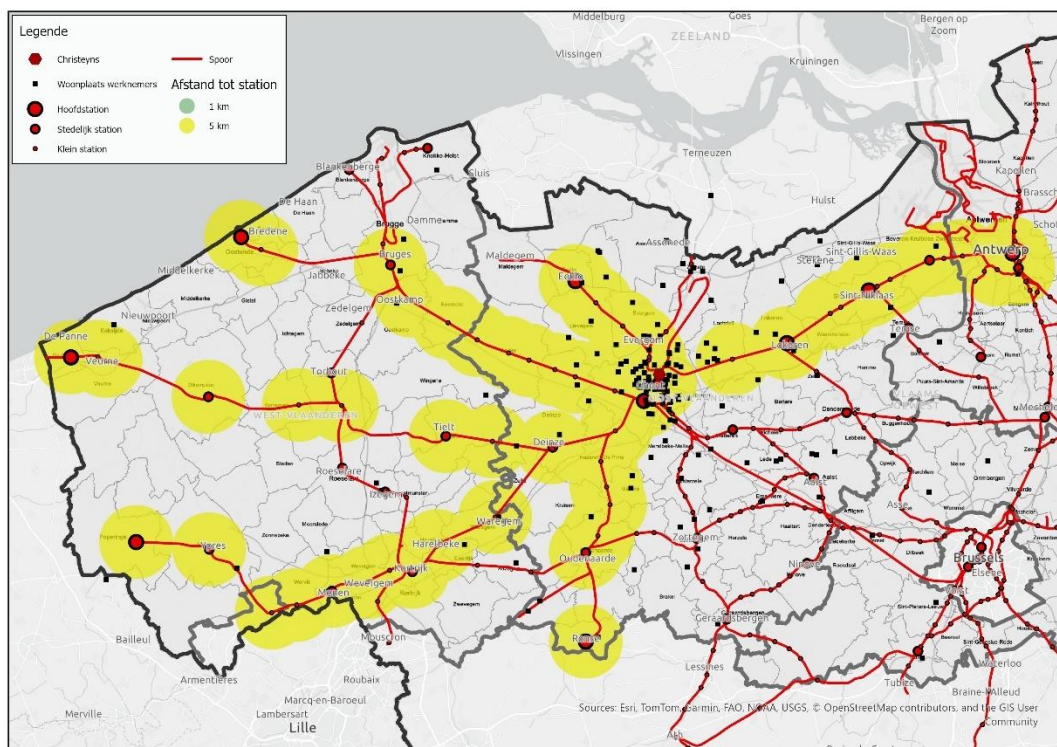
| Afstand tot bedrijf | Aandeel van de werknemers |
|---------------------|---------------------------|
| 2,5 km | 6.4% |
| 5 km | 31.1% |
| 7,5 km | 40.8% |
| 10 km | 45,6% |

Op bovenstaande kaart is te zien dat er een groot aantal werknemers in de buurt van de site wonen. Zo wonen er 12 medewerkers op minder dan 2,5 km afstand, wat kan worden beschouwd als wandelafstand. 58 werknemers wonen op maximaal 5 km afstand van het bedrijf. Deze afstand kan worden afgelegd met de fiets. 76 werknemers wonen op 7,5 km afstand en 85 werknemers op 10 km. Deze afstanden tot het bedrijf zijn mogelijk met een elektrische of sportieve fiets.

Uit bovenstaande kaart blijkt dus dat er veel werknemers (85 of 45,6%) voldoende dicht bij het bedrijf wonen om hun woon-werkverplaatsing met een duurzame vervoersmodus te maken. Er zijn bijgevolg veel kansen om het woon-werkverkeer van het bedrijf duurzamer te maken.

4.2 Openbaar vervoer

Het bedrijf is op 1 km van het station Gent-Dampoort gelegen. Dit station heeft meerdere directe verbindingen naar omliggende en nabije gemeenten. In onderstaande paragraaf wordt hiervoor het potentieel bij de werknemers onderzocht.



Figuur 40: Treinverbindingen

| Lijn | Frequentie (OSP aankomst) |
|--------------------|------------------------------|
| Antwerpen-Centraal | 3/u |
| Gent-Sint-Pieters | 4/u |
| Poperinge | 1/u |
| Eeklo | 1/u |
| De Panne | 1/u |
| Ronse | 1/u |
| Oostende | 1/u |

Bovenstaande kaart toont de woonplaats van de werknemers en de nabijheid van stations met een rechtstreekse verbinding naar Gent-Dampoort.

Zowel ten oosten als ten westen zijn er enkele werknemers die op fiets of elektrische fiets/auto -afstand wonen van een station dat rechtstreeks verbindt met Gent-Dampoort. Ook werknemers die in (groot) Gent wonen, wonen vaak dicht bij een station met een rechtstreekse verbinding met het station Gent-Dampoort. Er ligt dus tevens een kans bij het openbaar vervoer om het woon-werkverkeer van de werknemers te verduurzamen.

4.3 Carpool

Om inzicht te krijgen in de carpoolpotentie van de werknemers wordt verwezen naar de kaarten gebruikt in hoofdstuk 3.1.1. Daarop is te zien dat er verschillende gemeentes zijn waar meer dan 1 werknemer woont. Daarnaast zijn er veel werknemers die verder van de site wonen en op hun route andere werknemers passeren.

Hierbij moet opgemerkt worden dat de verschillende ploegensystemen en de glijdende uren carpoolen tot een minder aantrekkelijke optie maken. In de enquête geeft 1/3 van de werknemers echter aan hier interesse voor te hebben, wat betekent dat hier zeker een potentieel aanwezig is.

5. MOGELIJKE MAATREGELEN

5.1 Algemeen

Om te komen tot een duurzamer verplaatsingspatroon, is het wenselijk om enkele maatregelen te implementeren. Uit de screening van de huidige bereikbaarheid en het huidige mobiliteitsprofiel konden een aantal verbeterpunten gedetecteerd worden. De verbeterpunten kunnen onderverdeeld worden in 3 categorieën:

- Het vervoersaanbod;
- De vervoersvraag;
- De bewustmaking.

5.1.1 Het vervoersaanbod

Om het verplaatsingspatroon van de medewerkers te wijzigen naar een duurzamer verplaatsingspatroon, dienen deze alternatieve verplaatsingsmodi aangeboden te worden aan de werknemers:

- Rekening houdend met de woonplaats van de werknemers is er nog een potentieel voor fietsen weggelegd. De faciliteiten voor fietsers op de site zijn reeds aanwezig (fietsstallingen, douches, omkleedruimtes, ...) en worden binnenkort nog uitgebreid (augustus 2025 10 extra plaatsen). Al geven enkele werknemers aan dat er soms onvoldoende stalplaatsen zijn. De aanvaardbare fietsafstand kan verhoogd worden door het aanbieden van (elektrische) fietsen binnen een mobiliteitsbudget. Het ter beschikking stellen van poolfietsen kan het gebruik van de fiets voor werkverplaatsingen doen stijgen.

Voordelen: het verhogen van het fietsgebruik is goed voor het milieu, het bevordert het duurzame imago van het bedrijf en kan de parkeerdruk op en rond de site doen afnemen.

- Het treinstation van Gent-Dampoort is relatief dichtbij gelegen van de werkplek. Er is flexvervoer mogelijk naar het bedrijf maar er is geen vaste buslijn. Inzetten op alternatieven om de afstand tot het station te overbruggen, kan het gebruik van de trein nog verder verhogen. Zo kunnen er fietsen of deelfietsabonnementen worden aangeboden om afstand tussen station en bedrijf te overbruggen.

Mogelijk voordeel: deze maatregelen kunnen het openbaar vervoergebruik verder verhogen. Dit heeft een positieve invloed op het milieu en verhoogt het duurzame bedrijfsimago.

- Aanbod openbaar vervoer. Het aanbod van het openbaar vervoer in de omgeving van de site is slecht. Het voorzien van buslijnen (o.a. met verbinding Gent Dampoort) en een aanbod afgestemd op het werkregime kan het openbaar vervoergebruik doen stijgen.

Mogelijk voordeel: deze maatregelen kunnen het openbaar vervoergebruik verhogen. Dit heeft een positieve invloed op het milieu en verhoogt het duurzame bedrijfsimago.

5.1.2 De vervoersvraag

- Beperken van de verplaatsingen door het uitbreiden van thuiswerk en werken op flexplekken in andere vestigingen.
- Promotie van telefoon- en videoconferenties.

5.1.3 De bewustmaking

- Aanstellen van een mobiliteitsmanager. Deze mobiliteitsmanager is het aanspreekpunt voor medewerkers rond woon-werk en werkverplaatsingen. Hij of zij helpt en stimuleert medewerkers bij de afweging van vervoersalternatieven.
- Informatie over vervoersalternatieven: probeerpassen voor openbaar vervoer, aangewezen fietsroutes, mogelijke carpoolpartners, ...
- Sensibilisering rond vervoersalternatieven: carpoolen, gebruik fiets, ...

5.2 Maatregelen per modi

5.2.1 Fietsers en voetgangers

Uit de resultaten van de enquête blijkt dat een groot deel van de werknemers in en rond Gent woont. Er zijn verschillende werknemers die in de nabijheid van de site wonen die mogelijk met de fiets naar het werk kunnen komen. Deze werknemers kunnen gestimuleerd worden door:

- Faciliteiten voor fietsers te verbeteren (douches, omkleedruimtes, fietsstallingen, ...): Deze worden reeds aangeboden door de werkgever, toch geven ook enkele werknemers aan dat er niet steeds voldoende ruimte is om de fiets veilig te kunnen stallen;
- Fietsvergoeding aan te bieden: er wordt reeds een fietsvergoeding aangeboden door het bedrijf. Echter duidde 3,1% van de respondenten aan dat ze zouden overwegen het woon-werkverkeer met de fiets te doen indien ze een fietsvergoeding zouden krijgen. Hieruit kunnen we afleiden dat de aanwezigheid van deze mogelijkheid niet altijd goed gekend is bij de werknemers;
- Oplaadpunten voor elektrische fietsen te voorzien: er worden vier oplaadpunten voor elektrische fietsen voorzien op de site. Toch geven twee respondenten aan dat dit een reden zou zijn om toch met de fiets naar het werk te komen. Hieruit kunnen we afleiden dat de aanwezigheid van deze mogelijkheid niet gekend is bij de werknemers, of dat de kwaliteit als onvoldoende wordt ervaren;
- Sensibiliseringscampagnes te voeren;
- Fietscultuur creëren dmv acties, promotie en initiatieven;
- Veiligere/aangenamere routes naar het bedrijf in kaart te brengen;

5.2.2 Openbaar vervoer

Momenteel maken veel van de werknemers geen gebruik van het openbaar vervoer.

In de enquête wordt door 44.1% van de respondenten aangegeven dat ze zouden overwegen met het openbaar vervoer naar het werk te komen als het aanbod van de halte wordt verbeterd. Voor bedienden is het evidenter om gebruik te maken van het openbaar vervoer aangezien er veel bedienden werken in het regime van dagpost. Arbeiders werken vaak in ploegen. De uren van het openbaar vervoer worden niet vaak afgestemd op ploegenstelsels.

Om het openbaar vervoergebruik naar de site te verhogen, is er dus in eerste instantie nood aan een beter aanbod. Om een verbetering van het aanbod te realiseren, is er overleg met De Lijn en eventuele andere bedrijven in de buurt noodzakelijk.

Daarnaast kan er worden overwogen om het openbaar vervoer via een mobiliteitsbudget terug volledig te betalen. Het is daarnaast ook noodzakelijk om te communiceren over de eventuele mogelijkheid tot terugbetaling van het openbaar vervoer. 4.7% van de respondenten hebben immers aangegeven dat ze zouden overwegen met het openbaar vervoer naar het werk te gaan als dit zou terugbetaald worden.

5.2.3 Carpoolen

Uit de enquête stellen we vast dat er momenteel niet gecarpoold wordt en er geen specifieke financiële stimulans voorzien is voor werknemers die carpoolen. Er is echter wel een interesse voor carpoolen. Een derde van de respondenten geeft in de enquête aan interesse te hebben voor carpoolen. Een mogelijke actie is gericht werknemers samenbrengen vanuit eenzelfde regio op basis van het werkregime.

5.2.4 Telewerk

Momenteel werken de meeste bedienden ca. 2 dagen per week thuis. Dit is al een zeer goede aanzet.

Hiernaast kan de werkgever bepaalde faciliteiten aanbieden om thuiswerk meer mogelijk te maken (computer, internetverbinding...) en het aantal toegestane dagen dat er thuis mag worden gewerkt uitbreiden.

5.2.5 Dienstverplaatsingen

Uit de enquête kunnen we afleiden dat er niet zoveel werknemers zijn die regelmatig dienstverplaatsingen maken. De dienstverplaatsingen gebeuren voor korte afstanden vaak te voet. 49.6% gebruikt de wagen voor de dienstverplaatsingen. Voor korte afstanden is de fiets zeker een alternatief.

Een significant deel van de dienstverplaatsingen gebeuren vanaf de werklocatie. Dienstvoertuigen zijn voor deze verplaatsingen zeker een alternatief.

Om dienstverplaatsingen duurzamer te maken kunnen volgende maatregelen overwogen worden:

- Voorzien poolfietsen;
- Voorzien elektrische poolfietsen;

- Voorzien van elektrische (deel)steps
- Communicatie over gebruik poolfietsen/steps.

Tijd speelt echter ook een belangrijke rol. Het tijdsverschil tussen fiets- en wagengebruik is een bijkomend aandachtspunt voor de keuze van het transportmiddel voor dienstverplaatsingen.

6. ACTIEPLAN

In het actieplan zijn de meest opportune acties opgenomen die kunnen bijdragen tot een duurzamer verplaatsingsgedrag van de werknemers van Christeyns, zowel voor woon-werk- als voor dienstverplaatsingen. Algemeen is uit het onderzoek gebleken dat er een grote potentie is om meer werknemers te stimuleren met de fiets naar het werk te komen. Ook communicatie over de huidige voorzieningen is een belangrijk aandachtspunt.

6.1 Voetgangers en fietsers

Er is onder de werknemers een grote opportuniteit om meer te fietsen. Een groot deel van de werknemers woont dicht bij de site en sommigen geven aan vaker met de fiets te willen komen als er enkele extra voorzieningen aanwezig zijn.

Er zijn echter al verscheidene kwalitatieve voorzieningen voor fietsers aanwezig. Het blijkt dat deze echter niet door alle werknemers gekend zijn. Vandaar dat een van de belangrijkste actiepunten rond fietsers de **communicatie is omtrent de beschikbare infrastructuur en voorzieningen**. Laat werknemers weten via de nieuwsbrief, het digitale platform, affiches, een campagne wat het bedrijf reeds voorziet voor fietsers, waaronder douches, omkleedruimtes, een overdekte fietsenstalling en oplaadpunten voor elektrische fietsen de belangrijkste zijn. Naast infrastructurele voorzieningen mag ook de financiële stimulans niet worden vergeten. Het is belangrijk dat werknemers weten dat er een fietsvergoeding door het bedrijf wordt voorzien en dat ze worden ingelicht over de voorwaarden die aan deze vergoeding zijn gekoppeld.

Daarnaast wordt het **herbekijken van de organisatie van de fietsenstalling** aangeraden. Theoretisch is er voldoende plek voor alle fietsen, echter wordt dit niet zo ervaren door alle werknemers. Het bedrijf plant in augustus 2025 een uitbreiding van de fietsenstalling met 10 extra overdekte plaatsen voor buitenproportionele fietsen (en brommers) en 8 extra laadpunten geplaatst. Een extra uitbreiding van de plaatsen of een andere opstelling van de stallingen wordt aangeraden in functie van toekomstbestendigheid. Ook het aantal oplaadpunten voor fietsers kan worden uitgebreid in de bestaande fietsparking om het gebruik van elektrische fietsen/speedpedelecs te stimuleren.

In het verlengde van deze communicatie is een volgende actiepunt het **in kaart brengen van veilige en aangename routes naar het bedrijf**. Zo kunnen de werknemers ondersteund worden in het zoeken naar de veiligste en aangenaamste route voor hun woon-werkbeweging. Vandaag de dag is er in de directe omgeving van de site geen optimale route voor fietsers. Het smalle fietspad van de Afrikalaan is noch veilig noch aangenaam. In de toekomst zijn er echter kansen om de directe omgeving van het bedrijf voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Na de realisatie van de nieuwe Verapazbrug zal er ook aparte, veilige fietsinfrastructuur worden voorzien. Momenteel is de Afrikalaan voor de site al heraangelegd in kader van dit project. Dit is een grote kans om het voor fietsers en voetgangers veiliger en aangenamer te maken. Het is dan ook belangrijk dat deze nieuwe routes en mogelijkheden goed naar de werknemers worden gecommuniceerd.

Tot slot is ook het creëren van een **fietscultuur** een belangrijk handvat om duurzame mobiliteit te promoten. Deelnemen aan de Applausdag voor fietsers of de week van de mobiliteit kan een mooie opportuniteit zijn om de duurzame ambities van het bedrijf in de verf te zetten en de werknemers te enthousiasmeren; alsook bijvoorbeeld het jaarlijks organiseren van een ontbijt voor de werknemers die met de fiets naar het werk komen. Of er kan bij de uitbreiding van de fietsenstalling een officiële opening worden georganiseerd om het gebruik ervan te promoten.

6.2 Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer is het potentieel onder de werknemers beperkt. Uit de analyse blijkt dat werknemers die niet op een (elektrische) fietsafstand van het werk wonen, sneller en gemakkelijker zijn met de wagen dan met het openbaar vervoer.

Wat als actie kan worden ondernomen om werknemers te stimuleren om met het openbaar vervoer te komen, is om het abonnement van het openbaar vervoer via een **mobilitetsbudget** volledig terug te betalen. Hierover moet bij de werknemers vervolgens worden gecommuniceerd. Daarnaast kan een tweede actiepunten zijn om **(pool)fietsen** te **voorzien**. Op deze manier kan de afstand tot het station (1km) gemakkelijk worden overbrugd en hebben de werknemers bijvoorbeeld in de middagpauze de vrijheid om met de fiets inkopen te gaan doen of naar de stad te gaan. Het is belangrijk de werknemers goed te informeren over de aanwezigheid en de regels rond het gebruik van deze fietsen.

6.3 Gemotoriseerd verkeer

Uit de analyse blijkt dat er vanuit de werknemers veel interesse is voor carpoolen. Gezien een groot deel van de werknemers verder van de site woont (verder dan fietsafstand), komen veel werknemers met de wagen naar het werk. Hier ligt een kans voor werknemers die bij elkaar in de buurt wonen om samen een auto te delen.

Als voornaamste actie is om de **werknemers** die interesse hebben in carpoolen gericht **samen te brengen**. Werknemers vanuit eenzelfde regio kunnen op basis van het werkregime met elkaar worden 'gematcht' via een carpoolsysteem. Als er een carpoolsysteem wordt opgezet, is het belangrijk om hierover goed met de werknemers te communiceren en de werknemers die worden samengebracht of 'gematcht' goed te informeren.

Daarnaast kunnen er enkele bijkomende faciliteiten worden voorzien voor de werknemers die carpoolen. Er kan een **financiële stimulans** worden voorzien voor werknemers die carpoolen en er kunnen aparte **parkeerplaatsen** worden gereserveerd als extra motivatie.

Tot slot kan op basis van alle bovenstaande maatregelen het aantal bedrijfswagens worden afgebouwd gezien het aantal auto-gebruikers zal dalen. Met deze maatregelen kunnen tevens een deel van de parkeerplaatsen op de site verdwijnen. Dit betekent kostbare vrijgekomen ruimte (12m² per plaats) die het bedrijf nuttig kan inzetten.

Bijkomend kan vermeld worden dat Christeyns binnenkort een parkeersysteem zal invoeren waarbij chauffeurs, pakjesbezorgers en bezoekers zich kunnen aanmelden en via sms info zullen ontvangen om zich te parkeren en achteraf via een code buiten te rijden. Vanaf 2026 zou men dit ook invoeren aan de overkant van de site. Door dit systeem verloopt de ontsluiting naar de Afrikalaan veel veiliger.

7. CONCLUSIE

Er kan worden besloten dat de site van Christeyns een groot potentieel heeft voor het verduurzamen van de woon-werkverplaatsingen en dienstverplaatsingen van haar werknemers. De grootste kans ligt bij het aandeel werknemers die dicht bij de site wonen en hun woon-werkverplaatsing met de fiets zouden kunnen doen. Voor de werknemers die verder van het bedrijf wonen lijkt carpoolen een grote opportuniteit.

Al deze maatregelen kunnen een grote shift betekenen in de woon-werkverplaatsingen van de werknemers en kunnen bijgevolg een kleinere vraag naar parkeerplaatsen betekenen, wat kansen biedt voor de verdere ontwikkeling van het bedrijf.