



DENKPISTES EN WERKINSTRUMENTEN TEN BEHOEVE VAN EEN DUURZAME BEHEERSING VAN DE WOON-WERKVERPLAATSINGEN



FEDERALE DIENSTEN
VOOR WETENSCHAPPELIJKE, TECHNISCHE
EN CULTURELE AANGELEGENHEDEN

Deze brochure is een realisatie van Institut Wallon, Langzaam Verkeer en Universiteit van Luik in het kader van een onderzoeks-overeenkomst gefinancierd door de federale Diensten voor Wetenschappelijke, Technische en Culturele aangelegenheden (DWTC) 'Onderzoek naar de instrumenten die de mobiliteit veroorzaakt door vervoersgeneratoren kunnen beïnvloeden' (contract MD/B6/049, MD/B8/048 et MD/12/047).

Hebben meegewerkt aan deze studie :

Véronique ANDRÉ en Carole DURAND (Institut wallon)

Els HEYLEN en Katrien TRATSAERT (Langzaam Verkeer)

Véronique BONIVER, Stéphanie FRISSCHEN en Julien JUPRELLE (Universiteit van Luik)

Onder begeleiding van :

Samuël SAELENS (Institut wallon)

Henry-Jean GATHON en Bernard THIRY (Universiteit van Luik)



Université de Liège

Services d'Economie des Transports

Boulevard du Rectorat

Bâtiment B33 Boîte 6

4000 Liège

Tel: 04 366 27 46

Fax: 04 366 29 58

email: B.Thiry@ulg.ac.be



Institut Wallon

Bld Frère Orban, 4

5000 Namur

Tel: 081 25 04 80

Fax: 081 25 04 90

email: institutwallon@iwallon.be



Langzaam Verkeer

J.P. Minckelerstraat 43 - Paviljoen A

3000 Leuven

Tel: 016 23 94 65

Fax: 016 29 02 10

email:

katrien.tratsaert@langzaamverkeer.be

krista.vanhoof@langzaamverkeer.be

Verschenen in december 2000

INHOUD

INLEIDING	3
MAATREGELEN INGEDEELD IN CATEGORIE N	7
RUIMTELIJKE ORDENING	7
INFRASTRUCTUUR	11
FISCALITEIT	17
TARIFERING	23
WETGEVING – ARBEIDSREGLEMENT	27
VOORDELEN TOEGEKEND DOOR DE WERKGEVER	33
DIENSTEN	35
TELEMATICA	41
INFORMATIE EN SENSIBILISERING	47



INLEIDING

Zich anders verplaatsen: de uitdaging van morgen

Onze mobiliteitsbehoeften blijven maar toenemen, alsook de bijhorende hinder. Zo gaat een toename van het verkeer gepaard met een groeiend aantal files en ongevallen, en met meer lawaai en luchtvervuiling.

Voldoen aan die groeiende mobiliteitsvraag en tegelijk het welzijn van eenieder en de kwaliteit van het leefmilieu in stand houden, vormt één van de belangrijkste uitdagingen voor de volgende decennia.

Meer en meer blijkt dat een rationeel mobiliteitsbeleid zich niet langer uitsluitend kan baseren op de aanleg van nieuwe infrastructuur, maar eveneens moet streven naar een actieve beheersing van de vraag naar mobiliteit. Het wijzigen van het individueel verplaatsingsgedrag en de individuele vervoermiddelenkeuze, is noodzakelijk om te komen tot een optimale en betrouwbare mobiliteit voor iedereen. Het luik "Beleid ter bevordering van een mobiliteit die met een duurzame ontwikkeling verenigbaar is" in het federaal plan inzake duurzame ontwikkeling voor 2000-2004, dat in juli 2000 door de Belgische regering goedgekeurd werd, getuigt van deze nieuwe aanpak.

Het woon-werkverkeer heeft een aanzienlijk aandeel in het huidig verkeer. Op werkdagen neemt het woon-werkverkeer bijna 55% van het autoverkeer voor zijn rekening, en meer bepaald van 6u30 tot 9u30 's ochtends. De nationale enquête naar de mobiliteit van huishoudens, die in 1999 in België uitgevoerd werd, toont dat 60 % van de werknemers zich met hun eigen wagen naar het werk begeeft, en dat 7% dit met een bedrijfswagen doet. Een verschuiving van de wagen naar andere vervoermiddelen in het woon-werkverkeer zal dan ook een niet te verwaarlozen impact op de duurzame mobiliteit hebben.

Een programma voor een beter begrip van de problematiek

Het federaal programma "Duurzame mobiliteit" werd opgesteld in het kader van het "Plan voor de wetenschappelijke ondersteuning van een beleid gericht op duurzame ontwikkeling" (1996-2001). Het werd op 7 maart 1996 door de Federale Regering goedgekeurd, op voorstel van de Minister voor Wetenschapsbeleid en werd door de federale Diensten voor Wetenschappelijke, Technische en Culturele aangelegenheden (DWTC) gerealiseerd, in het kader van een samenwerkingsakkoord tussen de Staat en de Gewesten.

De doelstellingen van dit programma zijn zowel van wetenschappelijke als van strategische aard. Het gaat erom een beter inzicht te bekomen in de relatie tussen transport en duurzame ontwikkeling, en in de factoren die de vraag naar transport bepalen, maar ook om nieuwe beleidslijnen uit te werken voor de transportsector.

Een studie om de invloed van maatregelen op het woon-werkverkeer te analyseren

In het kader van dit programma liet DWTC een studie uitvoeren over de instrumenten die een invloed kunnen uitoefenen op de verplaatsingen veroorzaakt door belangrijke verkeersgeneratoren. Dit onderzoek werd

verricht door Institut Wallon uit Namen, Langzaam Verkeer uit Leuven en de Dienst Vervoerseconomie van de universiteit van Luik. Het hoofddoel van de studie is de praktijk van de mobiliteitsbeheersing in het woon-werkverkeer te verbeteren. De eerste fase van het onderzoek bestond uit het opmaken van een **inventaris met alle maatregelen die aangewend kunnen worden om de woon-werkverplaatsingen te beïnvloeden**. Uit deze lijst werden **tien maatregelen** geselecteerd **voor een meer diepgaande evaluatie op het vlak van aanvaardbaarheid, haalbaarheid en effectiviteit van de maatregel**. Deze evaluatie vond plaats in nauwe samenwerking met de beleidmakers, de betrokken actoren (zoals werkgevers en werknemers) en de vertegenwoordigers van de lokale, gewestelijke en nationale overheden. Op basis van deze resultaten werden er aanbevelingen geformuleerd en een praktische brochure opgesteld die op ruime schaal wordt verspreid.



© Lennart Johansson, Bildmedia

Een brochure om de besluitvormers te sensibiliseren en te informeren

De brochure moet een beeld geven van de instrumenten die ingezet kunnen worden om de verplaatsingen van en naar het werk te optimaliseren bij privé bedrijven, administraties, openbare besturen en openbaar vervoermaatschappijen.

De geïventariseerde maatregelen werden ingedeeld in **9 categorieën**: **ruimtelijke ordening, infrastructuur, fiscaliteit, tarifiering, wetgeving-arbeidsreglement, voordelen toegekend door de werkgever, diensten, telematica, informatie en sensibilisering**. De lezer krijgt een beknopte inleiding tot elke categorie, waarin de relevantie van de maatregelencategorie voor de mobiliteit wordt aangetoond. Daarnaast bevat deze inleiding ook een tabel met alle geïventariseerde maatregelen uit de categorie, d.w.z. maatregelen die in de bibliografie opgesomd werden of door  n of meerdere van de ondervraagde deskundigen als potentieel interessant bestempeld werden. **Aan elke maatregel werden codes toegekend** die een aantal karakteristieken van de maatregel weergeven. U vindt ze in de tabel (Indeling van de maatregelen). Belangrijk om weten is dat het feit dat deze maatregelen in de inventaris werden opgenomen geenszins als aanbeveling mag worden opgevat, vermits ze niet allemaal het voorwerp uitmaakten van een verdere evaluatie.

De **10 maatregelen die in het kader van deze studie geselecteerd werden** voor een meer diepgaande evaluatie (zie tabel p. 5) worden op gedetailleerde wijze voorgesteld in hun respectievelijke categorie.

Maatregelen die in het kader van de studie geanalyseerd werden:

- ◆ Beperking van het aantal parkeerplaatsen van het bedrijf
- ◆ Inrichten van fietsbergplaatsen, douches en kleedruimtes voor fietsers in de onderneming
- ◆ Een belastingvrijstelling voor de werkgever voor de premies die hij uitkeert aan de werknemers voor woon-werkverplaatsingen afgelegd met een duurzaam vervoermiddel, en (eveneens) belastingvrijstelling voor de premie voor de werknemer
- ◆ De werkgever verplichten om de kosten van het parkeren door te rekenen aan de werknemer, of de werkgever verplichten een premie te betalen aan de werknemer die geen parkeerplaats gebruikt
- ◆ Flexibele werktijden voor de werknemers
- ◆ Het uitwerken van een wettelijk kader voor de terugbetaling van woon-werkverplaatsingen waarbij de duurzame vervoerswijzen bevoordeeld worden, in het kader van de collectieve arbeidsovereenkomsten (CAO's)
- ◆ Het organiseren van carpoolen
- ◆ Samenwerkingsprotocol tussen de openbaarvervoermaatschappijen en de bedrijven met het oog op een betere bediening van de bedrijvzones
- ◆ Het organiseren van telewerken
- ◆ Bedrijven ertoe aanzetten om een bedrijfsvervoerplan op te stellen

Indeling van de maatregelen

◆ Hoofddoelstelling van de maatregel :	code 1: verminderd gebruik van de wagen code 2: verhoogd gebruik van alternatieve vervoermiddelen code 3: vermindering van het aantal tijdelijke pieken code 4: vermindering van het aantal files code 5: afname van het aantal verplaatsingen of van de afgelegde afstand code 6: afname van de vervuiling
◆ Beoogde verplaatsingen:	code 1 : het woon-werkverkeer code 2 : de verplaatsingen van en naar een specifieke site code 3 : de verplaatsingen in het algemeen
◆ Toepassingsgebied:	code 1: de site (bedrijf, bestuur,...) code 2: lokaal/regionaal code 3: nationaal code 4: Europees code 5: lokaal en/of nationaal code 6: de site en/of gemeente code 7: op alle niveaus
◆ Type maatregel:	pull : stimulans push : beperking



RUIMTELIJKE ORDENING (RO)

MAATREGELEN OP HET VLAK VAN RUIMTELIJKE ORDENING	Doel- stelling	Doel- publiek	Niveau	Type
INPLANTING VAN ACTIVITEITENZONES				
Premie voor bedrijven die zich dichtbij knooppunten in het openbaar vervoernet vestigen, of boete voor bedrijven die geen rekening houden met dit gegeven	2	2	2	pull
Verplicht overleg tussen de beleidsmakers-investeerdere en de lokale verantwoordelijken voor ruimtelijke ordening	1	2	3	push
Verplichting voor de kandidaat-bouwers om aan bepaalde verplichtingen te voldoen indien zij zich in een kritische zone bevinden	1	2	2	push
Verplichting voor de kandidaat-bouwers om een studie te laten uitvoeren die de impact op de mobiliteit meet	1	2	3	push
Keuze van de vestiging van bedrijven volgens het ABC-zonebeleid dat in Nederland uitgestippeld werd	1	2	3	push
Goedkeuring van de inzake vervoer bevoegde Minister wanneer een bouwvergunning met invloed op de mobiliteit afgeleverd wordt	1	2	3	push
Verplichting voor de bouwpromotoren om het mobiliteitsbeleid mee te financieren	2	2	2	push
Bevoegdheden inzake ruimtelijke ordening, openbare werken en vervoer onder de voogdij van n enkele Minister	1	3	3	pull
Verplichting voor de kandidaat-bouwers om douches, vestiaires en parkeerplaatsen te voorzien voor gehandicapten, carpoolers, fietsers, enz...	1	3	2	push
De uitdeining van steden beperken en concentratie in de hand werken	2	3	2	pull
Decentralisatie van besturen en bepaalde industrie n	1	1	2	pull
Vestiging van een bedrijf op voorwaarde dat er reeds openbaar vervoerfaciliteiten voorhanden zijn of hierin wordt voorzien	2	2	2	push
TOEWIJZING VAN DE RUIMTE				
Beperking van het aantal parkeerplaatsen voor nieuwe gebouwen, op basis van welbepaalde criteria	1	3	2	push
Verplichting voor de gemeenten of steden om mobiliteitsplannen op te stellen	1	3	2	push
Beperking van het aantal bedrijfsparkings	1	2	2	push
Reglementering waarbij elke gemeente een maximum aantal parkeerplaatsen toegekend krijgt	1	3	3	push
Beperking van de beschikbare ruimte voor auto's op de wegen	1	3	2	push
De aanleg van nieuwe wegen bevriezen	1	3	2	push
Beperking van de parkeerruimte	1	3	2	push
Opstellen van een "voetgangersplan" of "fietsplan"	2	3	2	pull

Meer nog dan elke andere maatregelencategorie vormt de ruimtelijke ordening een essentieel instrument om een samenhangend en effici nt mobiliteitsbeleid uit te stippelen.

Verplaatsingen vormen geen doel op zich. De meeste verplaatsingen hebben tot doel een bepaald aanbod of bepaalde dienst te bereiken. De lokalisatie van activiteitzones (bedrijven, scholen, winkels, ...) bepaalt de mobiliteitsbehoefte en be nvloedt de bevoorrechte vervoermiddelen. Zo werden de laatste decennia gekenmerkt door een spreiding van woonplaatsen, met een duidelijke voorkeur voor woningen in een landelijke of een semi-rurale omgeving. Deze evolutie vertaalde zich in langere afstanden en een verhoogd gebruik van de eigen wagen. Als reactie op deze problematiek werd een nieuwe aanpak uitgewerkt, waarin gestreefd wordt naar een beperking van de behoefte om zich met de eigen wagen te verplaatsen (aantal verplaatsingen en afstand). Dit door de lokalisatie van de functies en activiteiten te ori nteren in functie van mobiliteitsbehoeften die erdoor gegenereerd worden.

Het duldt geen twijfel dat de beleidslijnen die in het verleden op het vlak van personenvervoer werden uitgetekend sterk in het voordeel waren van de auto, door een forse uitbreiding van de weginfrastructuur en dus ook van de beschikbare ruimte voor de auto. Door een evenwichtige herverdeling van de ruimte over de verschillende vervoermiddelen mogelijk te maken, vormt de ruimtelijke ordening een van de instrumenten om andere vervoermiddelen naar voor te schuiven als alternatief voor de auto.

❖ BEPERKING VAN HET AANTAL BEDRIJFSPARKINGS

Een bewezen efficiëntie

Het al dan niet beschikken over een parkeerplaats op het werk, is bepalend voor de keuze van het vervoermiddel, vooral in de grote en middelgrote steden. In België komt 72% van de werknemers die over een parkeerplaats bij het werk beschikt met de wagen, tegenover slechts 59% wanneer er geen parking is voorzien. Anderzijds komt slechts 45% van de actieve personen die problemen heeft met parkeren in de buurt van de werkplaats met de wagen naar het werk¹.

Omzendbrief te herzien

Hoewel de omzendbrief De Saeger die een minimum aantal parkeerplaatsen oplegt voor elke nieuwbouw nog steeds van toepassing is in Brussel en Wallonië, tonen diverse buitenlandse voorbeelden dat dit proces gewijzigd en zelfs omgekeerd kan worden. Zo bieden tal van steden in Engeland, Duitsland, de VS en Canada bouwpromotoren de mogelijkheid om een bepaald bedrag te betalen om een vereist aantal parkeerplaatsen te mogen aanleggen. De alzo verkregen bedragen worden aangewend voor de aanleg van openbare parkings of andere vervoerinfrastructuur. Andere steden beperken dan weer het vereiste aantal parkeerplaatsen, op voorwaarde dat de bouwpromotor of werkgever er zich toe verbindt zijn werknemers een gratis openbaar vervoerpasje te geven. In bepaalde gevallen (VS, Engeland, Zwitserland,...) legt men niet langer een minimum aantal parkeerplaatsen op, maar bepaalt men het aantal plaatsen dat niet mag worden overschreden.

Een regel, ja... maar dan moduleerbaar

In België is de meerderheid van de deskundigen van oordeel dat het plan om het bestaande aantal parkeerplaatsen in bedrijven te beperken onaanvaardbaar en uiterst moeilijk te realiseren is. De meningen zijn wel heel wat gunstiger wat de nieuwbouw betreft. Zo vaardigde het Ministerie van mobiliteit in Vlaanderen een omzendbrief uit, waarin een maximum aantal parkeerplaatsen werd vastgelegd. Deze werd echter snel ingetrokken. Het bleek immers dat een lineaire maatregel geen recht deed aan de vele verschillen tussen de diverse ondernemingen; men moest met diverse criteria rekening houden. Het maximum aantal parkeerplaatsen dat wordt opgelegd varieert in ideale omstandigheden in functie van de lokatie, de bereikbaarheid van het bedrijf (het aanbod van waardige alternatieven voor de wagen), en ook van het type activiteit.

¹ Pollet I. (2000), Nationale enquête over mobiliteit van huishoudens – verslag van de eerste analyse, Studiedag van 30 maart 2000, DWTC, 28p.



© Binge Eliasson, Zeus Project, Final Report (2000)

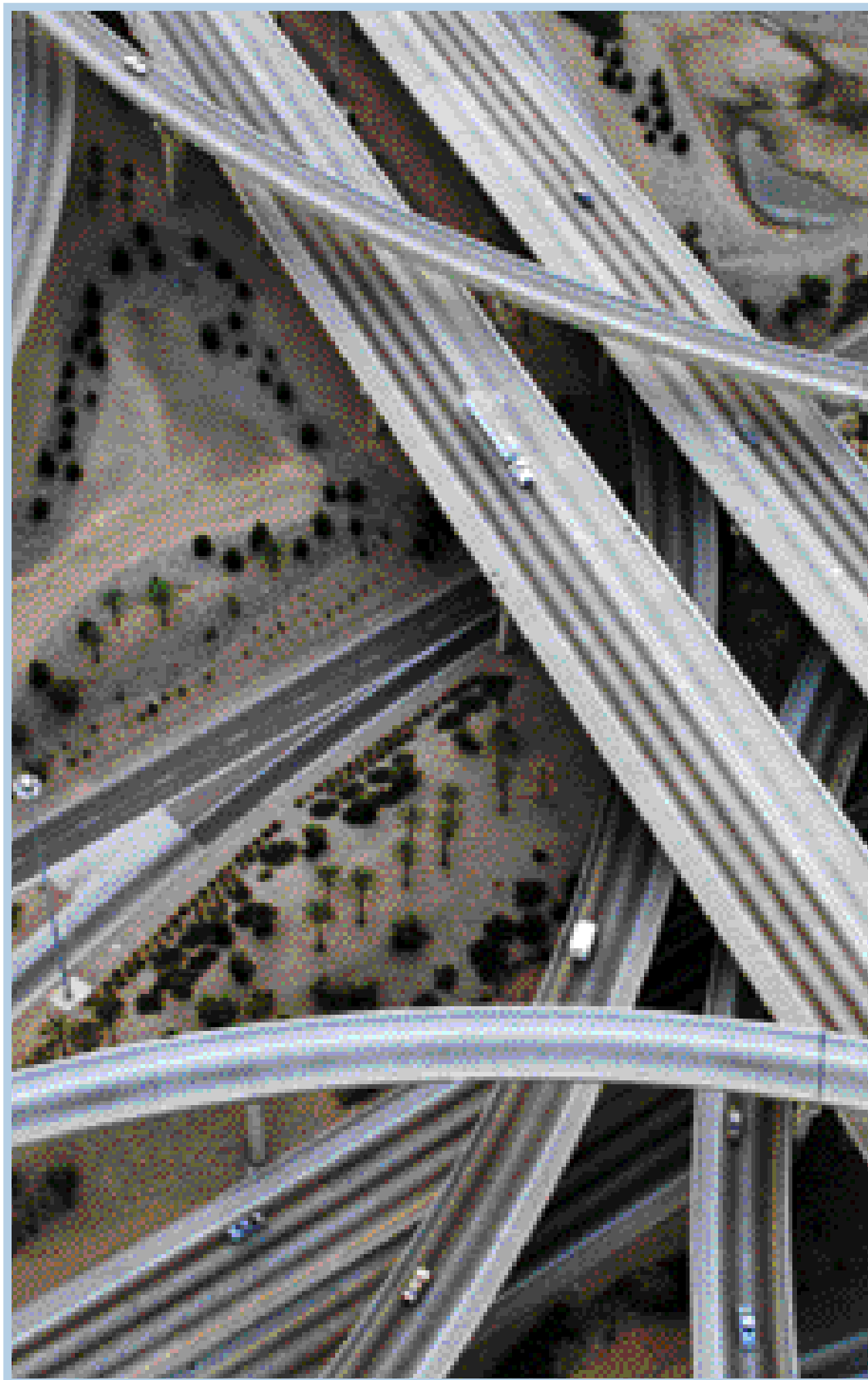
Het dient gezegd dat...

Een dergelijke maatregel is pas doeltreffend voor het bekomen van een verschuiving in het verplaatsingsgedrag als er aan twee voorwaarden wordt voldaan. Ten eerste moet ze verenigbaar zijn met het gemeentelijk parkeerbeleid, zodat een verschuiving van de privé-parkeergelegenheid naar de openbare weg vermeden wordt. Ten tweede hangt het welslagen onvermijdelijk samen met een degelijk openbaar vervoeraanbod naar het bedrijf.

Deze maatregel moet de bedrijven er in de eerste plaats toe aanzetten een actief parkeer- en mobiliteitsbeleid uit te werken voor hun werknemers en bezoekers.

Tal van bezwaren werden geuit ten opzichte van de impact van een dergelijke maatregel op de economische groei. Deze kritiek blijkt zowel positief als negatief. Voor de bouwpromotor is het meest directe gevolg immers een beperking van het te investeren kapitaal, vermits er minder parkeerplaatsen moeten worden voorzien. Ook de onderhoudskosten worden beperkt. Anderzijds kan zo'n maatregel de potentiële investeerder afschrikken, die vreest het aantal parkeerplaatsen dat hij nodig acht niet te kunnen leveren.

Door het invoeren van een parkeerplaatsbeperking over het ganse Belgische grondgebied kan vermeden worden dat de bedrijven ervoor kiezen zich te vestigen in de meest flexibele gemeenten op het vlak van parkeerbeleid. Bovendien zou het logischer zijn de maatregel te integreren in het globaal beleid voor ruimtelijke ordening waar bij de lokalisatie van nieuwe 'sites' rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid.



INFRASTRUCTUUR

INFRASTRUCTUURMAATREGELEN	Doel- stelling	Doel- publiek	Niveau	Type
INFRASTRUCTUUR VOOR FIETSERS EN/OF VOETGANGERS				
Aanleggen en/of verbeteren van fietsroutes	2	2	2	pull
Het voorzien van nieuwe, veilige fietsstallingen	2	2	6	pull
Fietsstallingen bij de stations en de haltes van het openbaar vervoer	2	2	2	pull
Inrichten van fietsbergplaatsen, douches en kleedruimtes voor fietsers in de onderneming.....	2	1	1	pull
Het voorzien van een kortere weg en/of extra ingang voor fietsers en voetgangers op het bedrijfsterrein	2	1	1	pull
Creëren /verbeteren van de ruimte voor voetgangers.....	2	2	2	pull
PARKEERINFRASTRUCTUUR				
(Selectieve) beperking van parkeerplaatsen	4	3	2	push
Aanleggen van Park & Ride.....	2	3	2	pull
Aanleggen van parkings aan de rand van stations en aan het uiteinde van de metrolijnen ...	2	3	2	pull
Aanleggen van carpoolparkings onder meer langs de autosnelwegen	1	2	2	pull
Parkeerplaatsen op de bestemming voorbehouden aan carpoolers.....	1	1	1	pull
INFRASTRUCTUUR OPENBAAR VERVOER				
Ontwikkeling van openbaarvervoerknooppunten	2	2	2	pull
Voorrangssysteem voor bussen en trams	2	3	2	pull
Creëren van aparte vakken voor bussen en trams.....	2	3	5	pull
Verbetering van de platformen die toegang geven aan het openbaar vervoer (haltes, wachtaccommodatie,...)	2	3	2	pull
Creëren van ruimte voorbehouden aan voertuigen die een hoog aantal passagiers vervoeren....	1	3	2	pull
WEGENINFRASTRUCTUUR				
Voorzien van een ring rond Brussel voorbehouden aan doorgaand verkeer	4	3	2	pull
Constructie van een gewestelijk expressnet	2	2	2	pull

Infrastructuurmaatregelen zijn bepalend voor de aantrekkingskracht van een verplaatsingswijze omdat ze inspelen op drie cruciale eigenschappen van de verplaatsing nl. het comfort, de reistijd en de veiligheid.

Comfort. Overdekte en nette wachtaccommodatie bij openbaar vervoerhaltes bijvoorbeeld maakt het wachten aangenamer en het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker. De aanwezigheid van parkeerplaatsen en fietsstallingen bij de bestemming en bij stopplaatsen van het openbaar vervoer is doorslaggevend voor de keuze van een verplaatsingsmiddel. Omdat parkeren dermate bepalend is voor de aantrekkelijkheid van de wagen is het beperken van de parkeermogelijkheden één van de meest effectieve auto-ontradende maatregelen op het vlak van infrastructuur (en ruimtelijke ordening).

Infrastructuurmaatregelen kunnen **de reistijd verkorten**: een brug over het water, een doorsteek over een bedrijventerrein, een extra ingang voor fietsers en voetgangers, fietsstallingen en parkeerplaatsen voor carpoolers bij de ingang van de werkplaats, ... leveren tijds winst op.

De rol van infrastructuur m.b.t. **veiligheid** is onmiskenbaar, denk maar aan het belang van veilige fiets- en wandelroutes en van oversteekplaatsen.

Elkeen is verantwoordelijk voor de infrastructuur op het eigen grondgebied: de wegbeheerder, de bedrijven, de openbaar vervoermaatschappijen, Voor meer omvattende projecten, bijvoorbeeld een veilige fietsroute tot aan de ingang van het bedrijfsgebouw zal een samenwerking tussen meerdere partijen aangewezen zijn.

❖ FIETSBERGPLAATSEN, DOUCHES EN KLEEDRUIMTES VOOR FIETTERS IN DE ONDERNEMING

In de loop van de studie werd al snel duidelijk dat de maatregel die in deze studie geselecteerd werd voor verdere analyse - een veilige, overdekte fietsstalling - onvoorwaardelijk deel uitmaakt van het basispakket van fietsstimulerende maatregelen voor bedrijven, maar dat dit als geïsoleerde maatregel onvoldoende stimulans inhoudt om het aandeel fietsers in de onderneming uit te breiden.

Een goede stalling is overdekt, beveiligd tegen diefstal, sociaal veilig en staat dicht bij de ingang van de gebouwen. Hierover werden richtlijnen geformuleerd. Douches en kleedruimtes met afsluitbare kasten zijn minder onontbeerlijk. Ze zijn vooral aangewezen daar waar veel lange-afstandsfietters zijn.

Het argument dat vaak naar voren geschoven wordt om geen fietsstallingen te voorzien is dat het bedrijf over onvoldoende ruimte beschikt. Dit argument wordt vaak ontkracht door de vergelijking van het ruimtebeslag voor fietsstallingen met dat voor parkeerplaatsen. Zo'n 100 automobilisten vragen 1000 m² aan parkeerruimte; wat bijna tien keer zoveel is als de ruimte voor 100 fietsen. Een oplossing bestaat erin een aantal parkeerplaatsen op te offeren voor de fietsstalling. De prijs is zelden of nooit een obstakel, zeker niet als de fietsinfrastructuur voorzien wordt in het kader van verbouwingswerken of nieuwbouw.

Gemeenten kunnen het voorzien van fietsbergplaatsen bij de bedrijven op hun grondgebied stimuleren door bij het aanvragen van een bouwvergunning de gelegenheid aan te grijpen om het bedrijf ervan te overtuigen fietsinfrastructuur mee op te nemen in de (ver)bouwplannen en door het verschaffen van info over leveranciers en kostenprijzen. In het kader van een verbouwing of nieuwbouw is dit immers een kleinere meerkost waaraan het bedrijf vaak niet eens heeft gedacht. De gemeente Gent heeft hier goede ervaringen mee. Het voorzien van fietsstallingen kan ook door de gemeente opgelegd worden als voorwaarde voor het bekomen van een bouwvergunning als zij dat noodzakelijk vindt, bijvoorbeeld bij een filmcomplex midden in het stadscentrum. Fietsinfrastructuur is volgens de meeste geïnterviewden zelfs een maatregel die systematisch kan worden opgelegd aan de bedrijven bij (ver)nieuwbouw.



© R. Schmets, Den Haag, Nederland*

Globaal fietsbeleid wenselijk

De mate waarin maatregelen zoals het voorzien van een fietsstalling ook effectief meer fietsers opleveren is niet duidelijk. Dergelijke effectmetingen zijn niet beschikbaar en hebben ook weinig zin. **Immedede kans**

* Uit de brochure : Transportation Demand Management; for companies with foresight; Dutch Ministry of Transport, Public Works and Watermanagement, 1992.



© R. Schmets, Den Haag, Nederland*

op een goed resultaat van een fietsstimulerend beleid wordt des te groter naarmate er meer maatregelenclusters – financiële stimulansen, verbetering van de infrastructuur, afremmen van autogebruik – gecombineerd worden. Uit studies, interviews en praktijkvoorbeelden komt sterk naar voren dat het stimuleren van het fietsgebruik vooral effectief is daar waar op zorgvuldige wijze een totaalpakket wordt samengesteld van diverse fietsstimulerende en auto-ontradende maatregelen. Het spreekt voor zich dat er bij het uit-

werken van dat globaal fietsbeleid meerdere hoofdrolspelers zijn: de lokale, gewestelijke, provinciale en federale overheden en alle organisaties die mobiliteit genereren.

Groot potentieel voor fietsbevorderende maatregelen in het woon-werkverkeer

Dat het de moeite loont te investeren in de fiets blijkt uit de cijfers m.b.t. de woon-werkafstanden in België. De nationale studie naar het verplaatsingsgedrag van 1999 toont dat zo'n 30% van de Belgen op 5 km of minder van het werk woont, een afstand die met de fiets gemakkelijk te overbruggen is. Toch gaat slechts een vijfde onder hen met de fiets naar het werk. Een vijfde van alle automobilisten neemt de wagen voor een woon-werkafstand van 5 km of minder. Dit toont het grote potentieel aan werknemers dat er via mobiliteitsmanagement toe kan worden aangezet om de auto in te ruilen voor de fiets. Voor afstanden van meer dan 10 km kan het fietsgebruik gestimuleerd worden als voor- of natransport bij het openbaar vervoer.

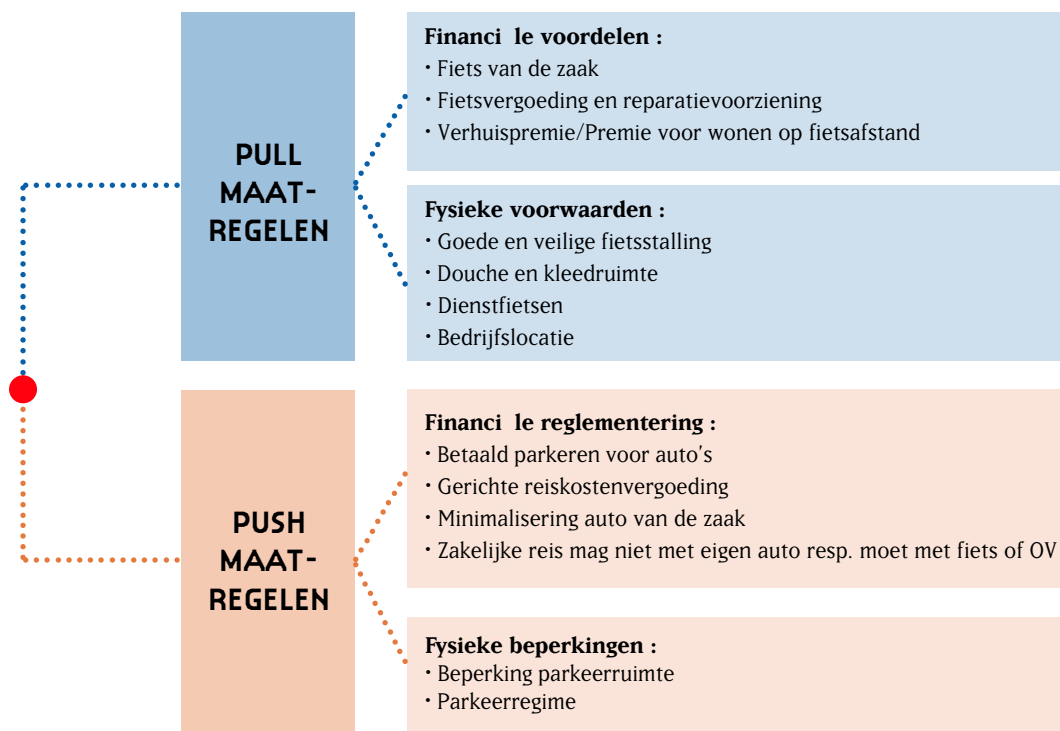
Belang fietsstimulerend beleid voor de werkgever

Meer fietsers in het bedrijf betekent een besparing op de auto-onkostenvergoedingen, op de terugbetaling voor openbaar vervoer en op het aantal parkeerplaatsen. Omdat fietsen gezond is en niet dezelfde stress met zich meebrengt als de wagen, leidt het tot een lager ziekteverzuim, een grotere arbeidstevredenheid en dus ook een hogere productiviteit. Tenslotte zijn fietsers stipt: ze staan niet in de file en moeten geen parkeerplaats zoeken.

* Uit de brochure : Transportation Demand Management; for companies with foresight; Dutch Ministry of Transport, Public Works and Watermanagement, 1992.

Hoe kan de werkgever het fietsen stimuleren ?

De keuze van fietsstimulerende maatregelen op het werk wordt best voorafgegaan door een 'quick scan' van het verplaatsingsgedrag van de werknemers. Eens men zicht heeft op het (potentieel) fietsgebruik en het verlanglijstje van de fietsers in de onderneming kan men overgaan tot een selectie van fietsbevorderende maatregelen, die idealiter samengaan met enkele autobeperkende maatregelen. Een overzicht vindt u in het schema



Bron: CEA, (1997), *Masterplan fiets, Fiets in het vervoermanagement*, maart 1997, Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, p 23.

Een woordje uitleg bij een aantal maatregelen uit het schema:

Een fiets van de zaak is in België nog niet echt ingeburgerd maar wordt in Nederland beschouwd als één van de basismaatregelen in het fietsbeleid van een bedrijf. De populariteit ervan in Nederland hangt samen met de gunstige fiscale regeling die hiervoor werd uitgewerkt. Hierbij kan het gaan om een bedrijfsfiets, het schenken van een eigen fiets of het voorfinancieren van een eigen fiets. **De toekenning van een fietsvergoeding door de werkgever** is in België fiscaal vrijgesteld tot 6 BEF/km sinds aanslagjaar 1998 (cf. infra, de fiscale maatregelen). Een andere mogelijke financiële stimulans vanwege de werkgever is het verstrekken van een **verhuispremie** of een bonus aan de medewerkers die binnen fietsafstand (een straal van bv. 7,5 km) komen wonen.

Voor grote terreinen zijn extra ingangen voor fietsers (en voetgangers) belangrijk. Is er slechts één ingang, dan moeten zij vaak een omweg maken en de tijdsfactor is doorslaggevend bij de keuze van het vervoermiddel naar het werk.

Dienstfietsen ter beschikking stellen op de werkplek maakt de combinatie fiets-openbaar vervoer en het zakelijk verkeer voor korte afstanden met de fiets eenvoudiger. Het bedrijf spaart dan (dure) autovergoedingen voor deze verplaatsingen.

Voorkomen is beter dan genezen: de **bedrijfslocatie** bepaalt in belangrijke mate het fietspotentieel. Vastgesteld werd dat centraal gelegen bedrijven, dicht bij woonwijken of in een binnenstad, meer fietsende werknemers hebben dan bedrijven die minder centraal gelegen zijn.

In het schema vindt u ook auto-ontradende maatregelen waaruit best een selectie wordt gemaakt. We denken dan o.m. aan **parkeermaatregelen**, een hogere **onkostenvergoeding voor de fiets** dan voor de wagen, het **minimaliseren of afschaffen van de bedrijfswagens** en het invoeren van een **reglement voor zakenreizen** waarbij zakelijk verkeer over korte afstand met de fiets dient te gebeuren.

Het bedrijf kan, ev. samen met andere bedrijven in de omgeving, onderhandelen met het gemeentebestuur om een betere bereikbaarheid van de onderneming met de fiets te bekomen en voor het oplossen van knelpunten op weg naar het bedrijf. In ruil kan het bedrijf de fiets op het werk promoten. Ook openbaar vervoermaatschappijen kunnen in deze onderhandelingen betrokken worden, zeker voor wat betreft fietsbergplaatsen.

Waarheen voor meer informatie ?

In het kader van het Nederlandse Masterplan Fiets verscheen een publicatie met een inventaris van de mogelijkheden voor het bedrijfsleven om het fietsen te stimuleren. *Ministerie van Verkeer en Waterstaat, (1992). Masterplan fiets, Werken met de fiets, Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.*

In de publicatie *CEA, (1997). Masterplan fiets, Fiets in het vervoermanagement, maart 1997, Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat*, vindt u eveneens een bundeling van nuttige informatie voor het stimuleren van de fiets in het woon-werkverkeer. Met behulp van deze publicatie kunnen de bedrijven het fiettaandeel bepalen in de onderneming, aandachtspunten formuleren en een selectie maken van fietsbevorderende maatregelen.

In België kunt u voor meer informatie terecht bij:

De nationale Fietsersbond

Hopland 37
2000 Antwerpen
tel: 03/231.92.95
<http://www.fietsersbond.be>.

GRACQ

Groupement de Recherches et d'Action des Cyclistes Quotidiens
Londenstraat 15
1050 Brussel
tel: 02 / 502.61.30
<http://users.skynet.be/gracq>





FISCALITEIT

Het fiscale beleid werd tot op heden voornamelijk aangewend en uitgewerkt op basis van budgettaire doelstellingen en financiële rentabiliteit. Rekening houdend met de toename van de mobiliteit en de daaruit voortvloeiende hinder voor de hele samenleving, is het noodzakelijk te evolueren naar een fiscaal stelsel dat een bijdrage levert aan een duurzaam mobiliteitsbeleid. De mobiliteit zal noodzakelijkerwijze moeten worden verbeterd via beperkende fiscale maatregelen om geleidelijk aan een mentaliteits- en gedragsverandering te bekomen. Tijdens de rondetafelgesprekken over mobiliteit die in 1999 door het Ministerie van Vervoer werden georganiseerd, hebben de meeste deelnemers bevestigd dat het fiscale beleid een uitstekend middel was om een nieuw gedrag op het vlak van mobiliteit te bewerkstelligen. Het fiscale beleid inzake woon-werkverkeer vormt meer bepaald een interessant hulpmiddel om de overgang van het autosolisme naar alternatieve vervoermiddelen te stimuleren. In haar beleidsverklaring van 17 oktober 2000 geeft de federale regering te kennen van plan te zijn om dit hulpmiddel te gebruiken.

Uittreksel uit de federale beleidsverklaring van 17 oktober 2000:

" De regering neemt een aantal maatregelen om de vraag naar mobiliteit te sturen van de auto naar andere vervoersmodi. Zo zal de regering, zonder te raken aan de bestaande aftrekmogelijkheden voor de wagen, aan alle vervoersmodi een reële aftrek toekennen van 6 BEF per km die mogen oplopen tot 50 km enkele reis. Ook wordt de terugbetaling door de werkgever van kosten van gemeenschappelijk vervoer niet langer beschouwd als een voordeel van alle aard. Op die manier wordt de werkgever gestimuleerd om bedrijfsvervoersplannen uit te werken die in de sociale balans van de ondernemingen zullen geïntegreerd worden. "

Voor een beter inzicht

Fiscaliteit is een complex gegeven. Als we een blik werpen op (mogelijke) fiscale maatregelen op het vlak van mobiliteit, dan zien we dat het fiscale beleid zowel gevolgen kan hebben voor de werkgevers als voor de werknemers, maar ook voor wat betreft de belasting op voertuigen.

Wat de werkgevers betreft, kan het fiscale beleid hen aansporen om zich met de woon-werkverplaatsingen van hun werknemers bezig te houden, door hen ertoe aan te zetten bedrijfsvervoerplannen op te stellen of premies toe te kennen aan de werknemers die zich op duurzame wijze verplaatsen.

Wat de werknemers betreft, kan het fiscale beleid een aanmoediging zijn om dichterbij het werk te gaan wonen of gebruik te maken van andere verplaatsingsmiddelen dan de auto, wat een duurzame mobiliteit in de hand werkt.

Wat de belasting op voertuigen betreft, overwegen diverse mobiliteitsdeskundigen een variabilisering van de belasting op voertuigen, die erin bestaat het gebruik van een voertuig meer te belasten (voornamelijk door een verhoging van de brandstofkosten) en het bezit ervan minder (bijvoorbeeld door een verlaging van de belasting op de inverkeersstelling). Een voertuigenbelasting op basis van milieucriteria wordt eveneens aangemoedigd.



Fiscale maatregelen zijn hoofdzakelijk begeleidende maatregelen

Iedere fiscale maatregel afzonderlijk zal slechts een geringe invloed hebben op de mobiliteit. Zoals bleek uit een studie van het Nederlandse Ministerie van Vervoer² over de impact van fiscale maatregelen zal de weerslag op de mobiliteit des te groter zijn naarmate meerdere fiscale maatregelen met hetzelfde doel gecombineerd worden. Met andere woorden: het vraagt een pakket van fiscale maatregelen om een zichtbare verandering in het verplaatsingsgedrag te bewerkstelligen.

Fiscale maatregelen alleen volstaan echter niet. Ze dienen als begeleidende maatregel genomen te worden, naast andere (niet-fiscale) maatregelen.

Het fiscale instrument dat in het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid wordt gehanteerd, moet evenwel op adequate wijze worden gebruikt, om andere ingevoerde beleidslijnen (zowel op federaal als op Europees niveau) niet in het gedrang te brengen.

In de volgende tabel wordt een opsomming gegeven van fiscale maatregelen die de mobiliteit van personen kunnen verbeteren. Dit fiscale beleid heeft afwisselend betrekking op werkgevers en werknemers, en wel in de vorm van fiscale stimulansen (fiscale aftrekmogelijkheden of fiscale vrijstellingen) of in de vorm van nieuwe taksen (bijvoorbeeld voor parkings of bedrijfswagens). Bij alle belastingplichtigen laat dit fiscale beleid zich ook op het vlak van de voertuigenbelasting gelden. Ter verduidelijking dient gezegd dat geen van de hierna vermelde fiscale maatregelen werden gevalueerd. De opgesomde maatregelen kunnen dus niet als aanbevelingen worden beschouwd.

FISCALE MAATREGELEN	Doel- stelling	Doel- publiek	Niveau	Type
FISCAAL BELEID TEN OPZICHTE VAN DE WERKGEVER				
◆ FISCALE AFTREKMOGELIJKHEDEN				
Fiscale aftrekmogelijkheid voor de werkgever van de kosten die in het kader van de uitvoering van een bedrijfsvervoerplan werden gemaakt	1	2	3	pull
Afschaffing of beperking van de fiscale aftrekmogelijkheid voor kosten die verband houden met bedrijfswagens en door de werkgevers worden gedragen	1	2	3	push
Afschaffing van de fiscale aftrekmogelijkheid voor kosten die te maken hebben met de aanleg van parkeerplaatsen	1	2	3	push
Afschaffing van de fiscale aftrekmogelijkheid voor kosten die eigen zijn aan betaalparkings...1	1	2	3	push
Fiscale incentives die het telewerken en teleconferenties te bevorderen	5	1	3	pull
◆ FISCALE VRIJSTELLINGEN				
Geen RSZ-bijdragen voor premies die de werkgever aan zijn werknemers toekent voor het gebruik van duurzame vervoermiddelen	2	1	3	pull
◆ TAKSEN				
Taks op niet-residentiële privée parkeerplaatsen	1	3	3	push
Taks, in de vorm van sociale bijdragen, op de door de werkgever terugbetaalde verplaatsingen met de wagen.....1	1	3	3	push
Forsere verlaging van de accijnzen op de dieselbrandstof die verbruikt wordt door het openbaar vervoer en het collectieve vervoer dat werkgevers ten voordele van hun werknemers organiseren (vrijstelling momenteel gelijk aan 2 BEF/l)	2	3	4	pull
FISCAAL BELEID TEN OPZICHTE VAN DE WERKNEMER				
◆ FISCALE AFTREKMOGELIJKHEDEN				
Eenzelfde fiscale aftrekmogelijkheid voor woon-werkverplaatsingen, ongeacht het vervoermiddel, of meer aftrek voor duurzame vervoermiddelen	2	1	3	pull
Grotere fiscale aftrekmogelijkheid voor verplaatsingskosten m.b.t. woon-werkverkeer voor werknemers die dicht bij hun werk wonen.....1	1	1	3	pull

² Cf. Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1995), De effecten van fiscale maatregelen op mobiliteit, woningmarkt en arbeidsmarkt, Rotterdam, Hoofdrapport, p.44.

Afschaffing of vermindering van de aftrekbaarheid van de verplaatsingskosten van de autosolisten	1	1	3	push
Aftrek van 6 BEF/km behouden voor bestuurders die carpoolen en een vergoeding van de passagiers ontvangen	2	1	3	pull
Totale afschaffing van de fiscale aftrekbaarheid voor woon-werkverkeer	1	1	3	push
Mogelijkheid tot aftrek van de verhuiskosten voor de werknemer die verhuist wanneer het bedrijf waar hij werkt van adres verandert	5	1	3	pull
De kosten voor het gebruik van een randparking aftrekbaar maken voor de werknemers	2	1	3	pull
◆ FISCALE VRIJSTELLINGEN				
Fiscale vrijstelling voor de werknemer van het totale door de werkgever terugbetaalde abonnement voor openbaar vervoer	2	1	3	pull
Vrijstelling van belasting, voor de werknemer, van het totale premiebedrag dat toegekend wordt voor het gebruik van duurzame vervoermiddelen	2	1	3	pull
Fiscale vrijstelling, voor de werknemer, van de door de werkgever terugbetaalde verhuiskosten van de werknemer die dichterbij het werk komt wonen	5	1	3	pull
◆ TAKSEN				
Taks op de parkeerplaatsen die, als voordeel in natura, gratis ter beschikking van de werknemers worden gesteld	1	3	3	push
Belasting voor de werknemer die in het bezit is van een bedrijfswagen, op basis van het reële gebruik voor privé-doeleinden	1	3	3	push
FISCAAL BELEID INZAKE HUISVESTING				
Stimulans voor werknemers om dichterbij hun werk te gaan wonen, via een aanpassing van de registratiekosten	1	3	3	pull
Fiscaal beleid ten gunste van oude woningen die in stadscentra gerenoveerd worden	1	3	2	pull
BELASTING OP VOERTUIGEN				
◆ TAKSEN OP DE AANKOOP				
Beperking of afschaffing van de belasting op inverkeersstelling of verkeerstaks	1	3	3	pull
Belasting op de inverkeersstelling, gebaseerd op de milieuvriendelijkheid van het voertuig	6	3	3	push
Variabele BTW-heffing op voertuigen, in functie van ecologische criteria	6	3	3	push
Vermindering van de BTW bij aankoop van een voertuig	1	3	3	pull
Gunstige fiscale maatregelen (inzake afbetaling) voor elektrische bedrijfsvoertuigen	6	2	3	pull
◆ TAKSEN OP HET GEBRUIK				
Verhoging van de brandstofprijs (taks)	1	2	4	push
Verkeerstaks op basis van het aantal afgelegde kilometers	1	3	3	push
Voordeligere belasting op de meest ecologisch verantwoorde brandstoffen	6	3	3	pull
Taks op het gebruik van een voertuig die rekening houdt met de reële vervoerskosten	1	3	3	push
Fiscale stimuli voor het gebruik van een elektrisch voertuig	6	3	3	pull
Verkeerstaks op basis van de verhouding aantal gezinsleden / aantal voertuigen	1	3	3	push
Taks op basis van de resultaten van de technische keuring	6	3	3	push
Energietaks	1	3	3	push
Geleidelijke verlaging van het huidige prijsverschil ten voordele van diesel	1	3	3	push

❖ VRIJSTELLING, VOOR DE WERKGEVER, VAN RSZ-BIJDRAGEN VOOR PREMIES DIE TOEGEKEND WERDEN VOOR HET GEBRUIK VAN DUURZAME VERVOERMIDDELEN, EN VRIJSTELLING VAN BELASTING OP HET TOTALE PREMIEBEDRAG VOOR DE BEGUNSTIGDE WERKNEMER

Tegenwoordig kunnen werkgevers, indien ze dit wensen, premies toekennen aan hun werknemers. Om de mobiliteit te verbeteren kunnen werkgevers dus premies geven aan werknemers die duurzame verplaatsingen kiezen zoals aan werknemers die carpoolen, die met de fiets of te voet naar het werk komen, die geen gebruik maken van de bedrijfsparking of aan werknemers die verhuizen om dichterbij het werk te gaan wonen. Een dergelijk premiesysteem zou in een sectoraal akkoord of op bedrijfsniveau (bijvoorbeeld in het kader van een bedrijfsvervoerplan) kunnen worden voorzien.

FISCALITEIT

Hoe worden deze premies in het huidige fiscale stelsel belast?

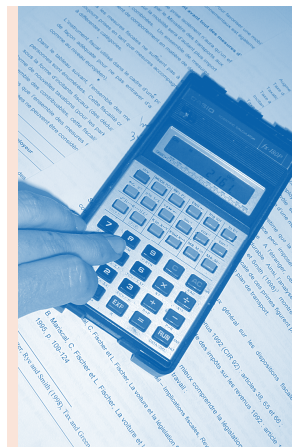
Volgens de huidige fiscale wetgeving zijn dit soort van premies net als elk ander inkomen onderworpen aan sociale zekerheidsbijdragen, in tegenstelling tot terugbetalingen van verplaatsingskosten voor woon-werkverkeer, die vrijgesteld zijn. Deze premies zijn voor de werkgever fiscaal volledig aftrekbaar, als beroepskosten. De begunstigde werknemer is vrijgesteld van belasting op deze premies, evenwel voor een maximumbedrag van 6 000 BEF. De bijkomende bedragen zijn belastbaar, net als elk ander inkomen.

Sinds aanslagjaar 1998 (inkomen van 1997) is een bijzondere wetgeving van kracht voor de vergoeding die de werkgever geeft aan werknemers die met de fiets naar het werk komen. De werknemer wordt vrijgesteld van belasting ten belope van 6 BEF per km (wat interessanter is dan het vrijgestelde bedrag van 6 000 BEF), en de werkgever is vrijgesteld van sociale bedragen, eveneens ten belope van maximum 6 BEF per km. Als de werkgever bijgevolg beslist een hogere fietsvergoeding uit te keren, bijvoorbeeld 8 BEF per km, zullen de extra 2 BEF worden belast: zowel de werkgever als de werknemer betalen meer taks. Hierdoor zal de werkgever niet geneigd zijn een hogere vergoeding toe te kennen.

Hoe het premiesysteem aantrekkelijker maken?

De hier voorgestelde fiscale maatregel voorziet een vrijstelling van sociale bijdragen voor de werkgever, en een vrijstelling van belasting voor de werknemer ter waarde van het volledige uitgekeerde premiebedrag. Als fiscaal voordeel is deze maatregel zeer goed aanvaardbaar, zowel voor de werkgevers als de werknemers.

Net als elke fiscale maatregel moet deze maatregel op federaal niveau worden genomen, wat een fiscale hervorming vraagt. Het zal dan ook tijd kosten voor ze effectief in voege is, maar mits enige politieke wil is ze volstrekt realiseerbaar. Deze maatregel is overigens een vereiste wil men de ingevoerde premiesystemen ten voordele van duurzame vervoermiddelen aantrekkelijk en dus aanvaardbaar maken. Als een werkgever op vrijwillige basis beslist een bedrag van meer dan 6 000 BEF toe te kennen aan wie gebruik maakt van een duurzaam vervoermiddel of een fietsvergoeding van meer dan 6 BEF per km, zal hij van sociale bijdragen op deze premies worden vrijgesteld. Hierdoor wordt hij aangemoedigd om dit te doen; anderzijds zal het voordeel dat aan de werknemer wordt toegekend reël zijn, aangezien deze laatste niet op het extra ontvangen bedrag wordt belast. Om misbruik te



voorkomen is controle nodig, zodat kan worden nagegaan of deze premies daadwerkelijk met het oog op een duurzame mobiliteit worden toegekend.

In België is men van oordeel dat de dubbele maatregel - toekenning van premies en fiscale vrijstelling - in theorie doeltreffend is om een verandering in verplaatsingsgedrag te bekomen, maar in de praktijk is de doeltreffendheid ervan nog niet bewezen. Buitenlandse studies wijzen op het belang van deze maatregel voor een duurzame mobiliteit. Zo toonde een analyse van de impact van het fiscale stelsel in het Verenigd Koninkrijk (Potter, Rye en Smith, 1998)³, aan dat het toekennen van premies met het oog op een duurzame mobiliteit in combinatie met de fiscale vrijstelling ervan tot de meest effectieve maatregelen behoort om werkgevers te motiveren een bedrijfsvervoerplan uit te werken.

Voor wie er meer wil over weten

Wie een algemene stand van zaken wil over de huidige fiscale regels inzake verplaatsingen, kan de volgende bronnen raadplegen:

- ◆ het wetboek inzake inkomensbelasting 1992 (CIR 92): artikels 38, 65 en 66 ;
- ◆ het koninklijke uitvoeringsbesluit van het wetboek inzake inkomensbelasting 1992: artikel 18 en tabel, deel III van bijlage 1.

Volgende artikels bieden eveneens een beter inzicht in de fiscale wetgeving inzake verplaatsingskosten voor woon-werkverkeer:

- ◆ L. Bracke en X. Cloquet, Chemin du travail – Implications fiscales, Revue Générale de Fiscalité 8, september 1996, p. 222-232
- ◆ B. Mariscal, C. Fischer en L. Fischer, La voiture et la législation fiscale (I), Orientations 2, februari 1995, p. 54-64
- ◆ B. Mariscal, C. Fischer en L. Fischer, La voiture et la législation fiscale (vervolg), Orientations 4, april 1995, p. 109-124

³ Potter, Rye and Smith (1998), Tax and Green Transport Plans, Open university/London Transport Planning



TARIFERING

Net als het fiscale beleid vormt de tarifiering van de wegeninfrastructuur (wegen, parkings, toegang tot het stadscentrum,...), d.w.z. de gebruikers laten betalen voor het gebruik ervan, een belangrijk instrument in het mobiliteitsbeleid.

Vandaag de dag wordt geduld dat de vervoerprijs geen weerspiegeling is van de reële globale kost. De mobiliteit is voor de consument te goedkoop geworden, en voor de samenleving te duur. Dit vertaalt zich in een kunstmatig hoge vraag. Tarifiering wordt door heel wat economen overwogen om een betere internalisering van de externe transportkosten mogelijk te maken. Het idee bestaat erin de gebruikers de totaliteit van de economische, sociale en milieukost die zij veroorzaken te laten betalen. Aangezien de automobilist zich vaak niet echt bewust is van de reële kost van zijn verplaatsing, kan de tarifiering hem een duidelijk signaal geven, dat hem er ook toe aanzet het vervoermiddel te kiezen dat hij met kennis van zaken als het meest efficiënte beschouwt.

De tarifieringsmaatregelen hebben hoofdzakelijk betrekking op wegen en parkings. Ze werden in tal van Europese steden ingevoerd.

Een ander aspect van de tarifiering betreft de gebruikskost van de alternatieve vervoermiddelen (alternatief voor de wagen). Een vermindering van de tarieven zou deze aantrekkelijker maken en aldus leiden tot een verschuiving ten voordele van alternatieve vervoermiddelen.

MAATREGELEN M.B.T. DE TARIFERING	Doelstelling	Doelpubliek	Niveau	Type
TARIFERING VAN DE INFRASTRUCTUREN				
Tarifieringssysteem voor parkings	1	3	6	push
Gratis parkeergelegenheid in de buurt van trein- en metrostations	2	3	2	pull
Tarifieringssysteem voor wegen	1	3	2	push
Verplichting voor de steden om een parkeertarief met een vastgelegde minimumwaarde in te voeren	1	3	3	push
Minimumtarief voor parkings, ook voor de parkings van winkelcentra, in de buurt van steden	1	3	2	push
Afschaffing van het langdurig parkeren in het stadscentrum, via een progressieve tarifiering	1	3	2	push
Verplichting voor de werkgevers om hun werknemers de prijs van de parkeerplaatsen te laten betalen	1	1	1	push
Selectieve beperking van de toegang tot het wegennet: controle van de toegang tot bepaalde delen van het wegennet i.f.v. de dag, het tijdstip, de aard en het gebruik van het voertuig	4	3	5	push
TARIFERING VAN HET OPENBAAR VERVOER				
Voorkeurtarieven inzake openbaar vervoer voor bedrijven die een vervoerplan opstellen	2	1	2	pull
Verlaging van de prijs van het openbaar vervoer	2	3	2	pull
Periode met promotietarieven voor abonnementen op het openbaar vervoer	2	3	2	pull

❖ VERPLICHTING VOOR DE WERKGEVERS OM HUN WERKNEMERS DE PARKINGPRIJS TE LATEN BETALEN OF EEN PREMIE UIT TE KEREN AAN WERKNEMERS DIE GEEN GEBRUIK MAKEN VAN PARKEERPLAATSEN

Een duidelijk signaal

De parkings die ter beschikking gesteld worden van de werknemers vormen een kost voor de werkgever (aanleg, onderhoud, huur,...). Deze vaststelling leidt tot een dubbele denkpijpe.

Eenzijds, en zoals reeds werd onderstreept, vormen de kosten die de automobilist betaalt slechts een fractie van de reële kost die door de volledige samenleving gedragen wordt. Het aanbieden van gratis parkeerplaatsen door de werkgever draagt bij tot deze kloof. Door deze parkeerkost door te rekenen aan de werknemers wordt aan de automobilisten een direct signaal gegeven m.b.t. de reële kost van een verplaatsing met de wagen.

Anderzijds kan de door de werkgever gratis ter beschikking gestelde parking als een voordeel in natura worden beschouwd. Welnu, slechts een deel van de werknemers, de automobilisten, kan van dit voordeel genieten. De tarifiering van parkings of de toekenning van premies aan werknemers die geen parkeerplaats gebruiken draagt bij tot een gelijke behandeling van alle werknemers.



Bewezen effectiviteit

Tal van experimenten tonen het succes van deze maatregel voor de overschakeling op andere vervoermiddelen. Zo is gebleken dat de bedrijfsvervoerplannen die het autosolisme het sterkst doen afnemen (tussen 10 en 40%) op een actief parkingbeleid berusten (beperkte toegang, tarifiering of premie,...). Het welslagen van dergelijke programma's hangt in ruime mate af van de gehanteerde tarieven of de hoogte van de premie, maar ook van externe factoren zoals de beschikbaarheid en prijs van parkeren in de directe omgeving van het bedrijf en van het bestaan van een waardig openbaar vervoeraanbod.

De tarifiering van de parkings zal meer effect hebben wanneer ze gecombineerd wordt met andere begeleidende maatregelen. Begeleidende maatregelen die het gebruik van de alternatieven stimuleren kunnen de invoering van een tarifieringssysteem ook gemakkelijker doen aanvaarden.

Een onpopulaire maatregel

Het grootste struikelblok bij de invoering van betalend parkeren op het werk is de aanvaardbaarheid ervan. De maatregel is erg onpopulair voor de werknemers, maar ook voor de werkgevers, aangezien ze er geen baat bij hebben het personeel ontevreden te stellen. In Vlaanderen zou de weerstand minder hevig zijn wanneer deze maatregel gecompenseerd wordt door verschillende stimulerende maatregelen die in het kader van een bedrijfsvervoerplan worden genomen.

Liever een premie?

De invoering van een premie voor wie geen gebruik maakt van een parkeerplaats lijkt makkelijker te realiseren, hoewel de vakbonden erg terughoudend zijn. De financiering ervan kan voor problemen zorgen. Vanuit werkgevershoek mag de toekenning van een dergelijke premie geen verplichting voor de werkgever zijn. Globaal genomen kunnen we stellen dat de meeste bevrageden eerder negatief stonden tegenover het toekennen van zo'n premie.

Tarifiering en premie worden door velen als weinig rechtvaardig beschouwd ten overstaan van personen die niet over een alternatief voor de wagen beschikken om zich naar het werk te begeven.

Een voorbeeld van een actief parkeerbeleid: de provinciale hogeschool Limburg in Heerlen.

Toen de school naar een nieuwe lokatie verhuisde, werd ze geconfronteerd met een schrijnend gebrek aan parkeerplaatsen voor het personeel (150 beschikbare plaatsen, terwijl er 280 nodig waren). Er werd een vervoerplan opgesteld, voornamelijk gebaseerd op een parkeerbeleid. In een eerste fase werd op basis van diverse criteria nagegaan wie niet over een alternatief beschikt voor de wagen. Deze categorie, bestaande uit 36 personen, kreeg een parkeerplaats toegekend, net als de carpoolteams die uit minstens 3 personen bestonden. Alle andere werknemers kregen 60 «parkingpunten», waarbij elk punt recht gaf op één dag parkeergelegenheid.

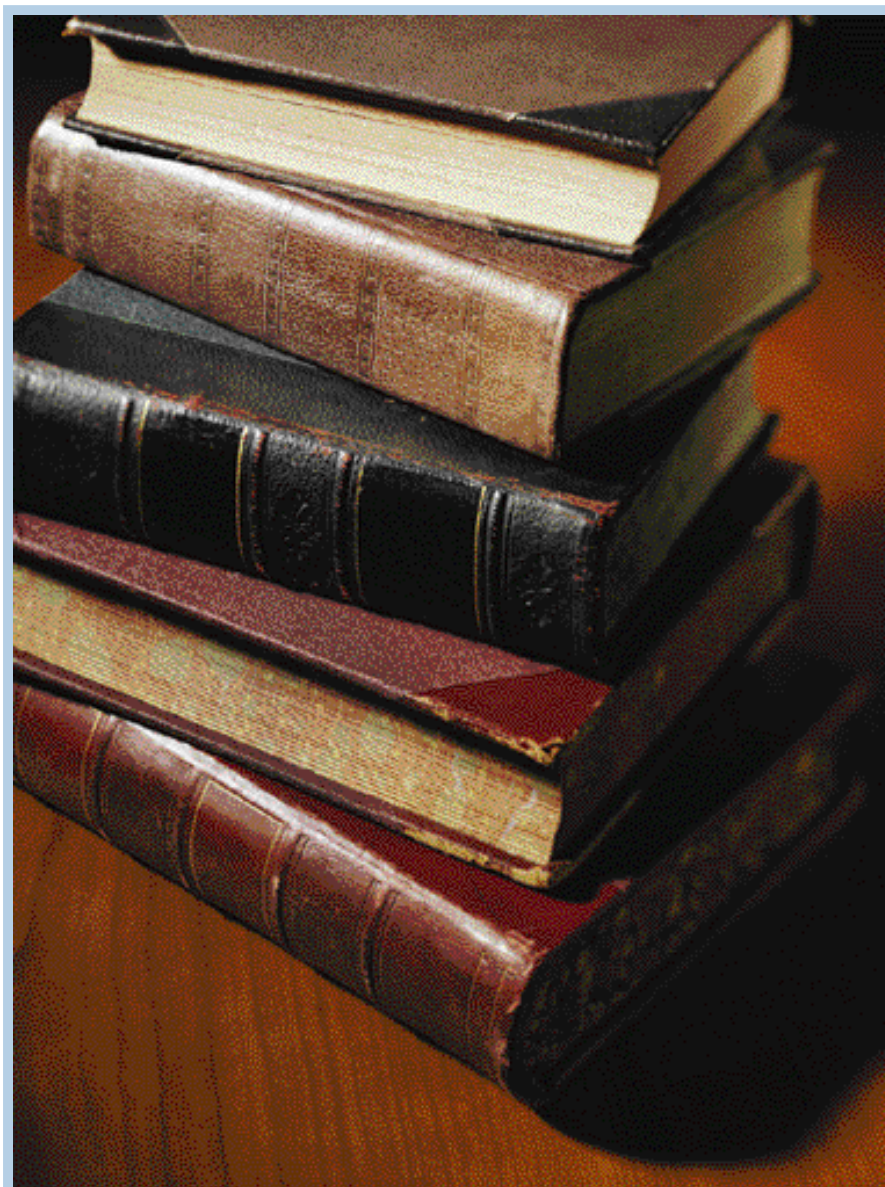
Zo hebben de werknemers die op een afstand van minder dan 15 km van de school wonen de mogelijkheid om om de 5 jaar een bijdrage te ontvangen voor de aanschaf van een fiets, en ieder jaar een premie van 4500 BEF op voorwaarde dat ze jaarlijks 45 "parkingpunten" afstaan.

Wie op een afstand van meer dan 7,5 km van het werk woont, kan zijn abonnement op het openbaar vervoer terugbetaald krijgen (met een jaarlijks maximum van 20 000 BEF) en kan op een premie van 4500 BEF rekenen in ruil voor 45 parkingpunten.

Er werd ook een carpoolstelsel ingevoerd. De carpoolers kunnen hun "parkingpunten" bundelen. Bovendien worden de punten die door de fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer ingeruild werden aan hen toegekend.

De werknemers hebben tevens de mogelijkheid om de resterende punten in te ruilen tegen 100 BEF per punt.

Hoewel de werknemers heel wat bezwaren uitten bij de invoering van het systeem werd het vooropgestelde doel toch verwezenlijkt. In juni 1999 bestond het personeel van de school immers uit 134 fietsers, 55 gebruikers van het openbaar vervoer en 40 carpoolers. Het parkeerprobleem was dan ook van de baan.



WETGEVING – ARBEIDSREGLEMENT

MAATREGELEN M.B.T. DE WETGEVING EN/OF HET ARBEIDSREGLEMENT	Doelstelling	Doelpubliek	Niveau	Type
WAT DE TERUGBETAALDE VERPLAATSINGEN BETREFT				
Eenzelfde terugbetaling van de woon-werkverplaatsingen, ongeacht het gebruikte vervoermiddel	2	3	3	pull
Verplichting voor de werkgever om bij te dragen in de verplaatsingskosten bij gebruik van een duurzaam vervoermiddel, ook is de woon-werkafstand kleiner dan 5 km	2	3	1	push
Woon-werkverplaatsingen terugbetaald ratio van 9 BEF/km in plaats van 6 BEF/km voor bewezen carpoolen	1	3	3	pull
Invoering, in het kader van de CAO's, van een terugbetalingssysteem voor de woon-werkverplaatsingen dat het gebruik van duurzame vervoermiddelen bevoordeligt	2	1	1	pull
WAT DE VERVOERPLANNEN BETREFT				
Verplichting (of stimulans) voor de bedrijven om bedrijfsvervoerplannen uit te werken.....	1	2	3	push/(pull)
Subsidies toekennen aan bedrijven die goede resultaten boeken met hun bedrijfsvervoerplan	1	3	3	pull
WAT HET ARBEIDSREGLEMENT BETREFT				
Flexibele werktijden voor de werknemers	3	1	3	pull
WAT DE SECTORALE AKKOORDEN BETREFT				
Sectoraal akkoord over een bijdragesysteem ten voordele van de fietsers (woon-werkverkeer).....	2	1	3	pull
Sectoraal akkoord over de invoering van een korting voor werknemers die opteren voor duurzame vervoermiddelen	2	1	2	pull
ANDERE REGLEMENTERINGEN				
Verplichting voor de werkgevers om minstens 50% van de uitgaven besteed aan de verplaatsingen van hun werknemers aan te wenden voor duurzame verplaatsingen.....	2	1	3	push
Verplichting voor de gemeenten of steden om mobiliteitsplannen uit te werken	1	3	2	pull
Het aankopen van niet-vervuilende voertuigen door de openbare instanties	6	2	2	pull
De minder vervuilende voertuigen een grotere bewegingsvrijheid bezorgen	6	3	2	pull
Het overheidsbudget dat aan vervoer besteed wordt heroriënteren naar de alternatieve vervoermiddelen	2	3	3	push
Bijdrage van de bedrijfswereld in de financiering van het openbaar vervoer	2	2	2	push

Door hun bindende aard kunnen de wetgeving en bepaalde reglementeringen een directe weerslag hebben op de mobiliteit. Zo verplicht de wet van 1962 de werkgevers om tussen te komen in de terugbetaling van de woon-werkverplaatsingen van de werknemers die gebruik maken van het openbaar vervoer (trein of bus-tram-metro)⁴. Deze wet biedt een financieel voordeel aan de werknemers en kan sommigen ertoe aanzetten om met het openbaar vervoer naar het werk te gaan.

In de priv -sector, waar de verplichte terugbetaling aan twee voorwaarden gebonden is - een inkomensvereiste en een minimale afstand voor bus-tram-metro-gebruikers - hebben bepaalde sectorale akkoorden en collectieve arbeidsovereenkomsten gunstigere voorwaarden voorzien door n van beide voorwaarden af te schaffen. Zo werd in de chemische industrie het inkomensplafond afgeschaft en liet men in de bewakingssector de afstandsvereiste vallen. In de betrokken sectoren bevoordelen de CAO's met andere woorden het openbaar vervoer via stimulerende maatregelen.

⁴ Zie in dit opzicht de collectieve arbeidsovereenkomst van 5 maart 1991, die door middel van het koninklijk besluit van 21 mei 1991 verplicht werd.

Men kan ook via wettelijk verplichte maatregelen een beleid voeren dat het gebruik van het openbaar vervoer of andere duurzame modi aanmoedigt, bijvoorbeeld door de bedrijven te verplichten een bedrijfsvervoerplan op te stellen.

De bedrijven verplichten om bij te dragen tot de financiering van het openbaar vervoer (zoals in Frankrijk met het te storten transportgeld of "versement transport") en zo de kwaliteit van de aangeboden diensten te verbeteren, kan ook een indirecte weerslag hebben op de mobiliteit.

❖ FLEXIBELE WERKUREN

Vermindering van de congestie

Weinig studies besteden aandacht aan de impact van flexibele werkuren op de mobiliteit. Uit de verzamelde informatie blijken gespreide en flexibele werkuren de risico's op congestie tijdens de piek rechtstreeks te beïnvloeden.

Zo tonen een aantal Franse experimenten aan dat deze maatregel doeltreffend is om de congestie te beperken, indien er een goede coördinatie is⁵.

Gunstig onthaal

De maatregel wordt door de diverse economische en sociale actoren globaal genomen als aanvaardbaar beschouwd, voor zover ze op vrijwillige basis wordt ingevoerd. Een systeem dat op aankomsten en vertrektijden berust, oogst meer bijval dan volkomen vrij te kiezen uren. Deze flexibiliteit wordt overigens reeds door tal van ondernemingen en besturen gehanteerd. Sommige maken evenwel een voorbehoud bij flexibele werkuren en wijzen op de moeilijkheid en zelfs onmogelijkheid om een dergelijk systeem in te voeren in bepaalde types van bedrijven (bv. ploegenstelsels met werk aan productiemachines,...) of voor bepaalde werknemerscategorieën (bv. buschauffeurs,...).

Twijfelachtige invloed

Heel wat actoren hebben twijfels bij de doeltreffendheid van deze maatregel, aangezien ook in geval van flexibele werktijden de meeste werknemers nog steeds op dezelfde uren aankomen en vertrekken, omwille van familiale of privé-verplichtingen. Opdat flexibele werkuren echt efficiënt zouden zijn, zou men de collectieve



⁵CERTU (1994), Les enjeux des politiques de déplacement dans une stratégie urbaine, Ministère de l'Équipement des Transports et du Tourisme, Frankrijk, 368 p.

werkuren moeten verschuiven of uitsluitend flexibiliteit aanbieden aan werknemers die zich op duurzame wijze verplaatsen, wat dan weer als volstrekt onaanvaardbaar wordt beschouwd.

Over de weerslag op het gebruik van de wagen is nog steeds weinig bekend. Sommigen beweren dat deze maatregel het gebruik van het openbaar vervoer bevordert, vermits de werknemer zijn werkuren aan de trein- of busuren kan aanpassen. Flexibele werkuren zouden ook de pieken in het gebruik van het openbaar vervoer verminderen en zo tot een efficiënter gebruik van de beschikbare infrastructuur leiden. Anderzijds zouden flexibele werktijden het autosolisme in de hand te werken, omdat de werknemers de kans krijgen de piekuren te vermijden, en omdat flexibele werkuren aanzetten tot verplaatsingen op ogenblikken dat het openbaar vervoeraanbod geringer is, nl. buiten de pieken.

Bepaalde studies in de VS wijzen op een verband tussen flexibele werkuren en het percentage carpoolers, maar dit verband is niet altijd eenduidig. Zo resulteert de flexibiliteit in bepaalde gevallen in een hoger carpoolpercentage, terwijl in andere gevallen dan weer het tegenovergestelde waar blijkt.

Kortom...

De ondervraagde personen zijn over het algemeen van oordeel dat de flexibiliteit van de werkuren veeleer vanuit een economisch en sociaal perspectief moet worden gezien eerder dan vanuit de optiek van een mobiliteitsbeleid.

❖ **INVOERING, IN HET KADER VAN COLLECTIEVE ARBEIDS-OVEREENKOMSTEN (CAO'S), VAN EEN TERUGBETALINGSSYSTEEM VOOR DE WOON-WERKVERPLAATSINGEN DAT HET GEBRUIK VAN DUURZAME VERVOERMIDDELEN BEVOORDELIJGT**

Zowel werkgevers als werknemers zijn van mening dat de terugbetalingssystemen voor de woon-werkverplaatsingen op het niveau van de CAO's moeten worden voorzien. Een dergelijke aanpak is volkomen aanvaardbaar en realiseerbaar. Om te vermijden dat de maatregel discriminerend zou werken, moet evenwel rekening worden gehouden met wie in een landelijke zone woont en geen alternatief heeft voor de wagen. Opdat de maatregel effectief zou zijn en tot gedragsverandering zou aanzetten, is het dus noodzakelijk alle werknemers een waardig alternatief te bieden voor de eigen wagen.

Wat is een CAO?

Een CAO is een overeenkomst die tussen een werkgever enerzijds en afgevaardigden van arbeiders- of bedienden anderzijds wordt gesloten om de arbeidsvoorwaarden die het voorwerp uitmaken van individuele contracten te regelen. Tot deze arbeidsvoorwaarden behoort de terugbetaling van de woon-werkverplaatsingen. De keuze voor een bepaald terugbetalingssysteem kan dus een invloed uitoefenen op het vervoermiddel dat de werknemer kiest om zich van en naar het werk te verplaatsen.

Sommige CAO's zijn algemeen van aard en leggen arbeidsvoorwaarden vast voor alle werknemers. De CAO van

maart 1991 voor alle werknemers uit de privé-sector legde bijvoorbeeld twee voorwaarden op om de woon-werkverplaatsingskosten met het openbaar vervoer terugbetaald te krijgen. Andere CAO's zijn sectorgebonden en leggen bijzondere voorwaarden vast die uitsluitend in bepaalde activiteitentakken gelden. Zo werd in de chemische industrie bijvoorbeeld via een sectorale CAO het inkomensplafond afgeschaft, dat in de algemene CAO van maart 1991 werd vastgelegd.

Elke CAO vergt voorafgaande onderhandelingen

Over CAO's moet steeds voorafgaandelijk onderhandeld worden door een paritair comité. Deze onderhandelingen duren soms lang maar zijn noodzakelijk, en de CAO's die eruit voortvloeien vormen een belangrijk instrument om bij te dragen tot een betere mobiliteit.

Wat kan men in de huidige CAO's veranderen om de mobiliteit van de werknemers te verbeteren?

Wat de woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer (trein of bus-tram-metro) betreft, gelden voor de terugbetalingen aan de werknemers van de privé-sector, verplicht sinds de wet van 1962, momenteel twee voorwaarden: een inkomensvereiste (een brutojaarinkomen van maximaal 1 200 000 BEF) en een afstandsvereiste voor bus-tram-metro (minstens 5 km), wat niet het geval is voor de openbare sector.

Wil men de werknemers ertoe aanzetten het openbaar vervoer te gebruiken voor hun woon-werkverplaatsingen, zou men voor de hele privé-sector de afschaffing van beide voorwaarden moeten bepleiten door een wijziging van de collectieve arbeidsovereenkomst van 1991 (waarin deze twee voorwaarden werden vastgelegd). In afwachting dat deze algemene regel wordt toegepast, zou men reeds over de afschaffing van deze twee voorwaarden kunnen onderhandelen in de sectorale CAO's, zoals reeds in bepaalde sectoren gedeeltelijk het geval is.



Wat de woon-werkverplaatsingen met de wagen betreft, voorziet de wet van 1962 geen terugbetalingen maar werden ze in tal van activiteitentakken voorzien via een clause in het arbeidscontract, of in een bedrijfsakkoord of collectieve arbeidsovereenkomst. Bepaalde akkoorden voorzien zo eenzelfde berekeningswijze van terugbetaling, ongeacht of men nu de eigen wagen of het openbaar vervoer gebruikt (met name in de ziekenhuissector). Dit werkt het gebruik van de eigen wagen in de hand en is in strijd met een duurzame mobiliteit.

Om deze situatie, die niet tot gedragsverandering aanzet, te vermijden, kan men de terugbetalingen ten voordele van de wagen beperken of zelfs afschaffen. Dit wordt best vastgelegd in een CAO (die via een koninklijk besluit verplichtend kan worden gemaakt) of, bij gebrek hieraan, in sectorale CAO's. De verhoogde terugbetaling voor de duurzame verplaatsingen kan in dat geval gefinancierd worden door een vermindering van de terugbetaling van de verplaatsingen met de wagen.



* foto uit "Carpooling. Een beter gebruik van de capaciteit van de weg" van het project ICARO van de Europese Commissie



VOORDELEN

VOORDELEN TOEGEKEND DOOR DE WERKGEVER

Bepaalde voordelen die door de werkgever worden toegekend, kunnen leiden tot duurzame mobiliteit. De werkgever die zijn bijdrage in de abonnementskosten verhoogt, premies toekent aan wie carpoolt of gebruik maakt van het openbaar vervoer, die te voet of met de fiets naar het werk komt, zet zijn werknemers ertoe aan niet langer de eigen wagen te gebruiken om zich naar het werk te begeven. Anderzijds zal een vermindering van de voordelen ten gunste van de auto, zoals de afschaffing of beperking van de terugbetalingen aan autosolisten, de maatregelen versterken die tot doel hebben het autosolisme te beperken en de overgang naar andere vervoermiddelen te bevorderen.

Indien men duurzame mobiliteit als doelstelling vooropstelt, moet de inperking van de voordelen voor autosolisten op hetzelfde ogenblik gebeuren als de uitbreiding van de voordelen voor wie zich duurzaam verplaatst.

In de volgende tabel wordt een opsomming gegeven van de voordelen die de werkgever aan de werknemers kan toekennen die zich op een meer duurzame wijze verplaatsen en van de beperkingen die hij aan de autosolisten kan opleggen. Op die manier kan hij alle werknemers tot een meer duurzame mobiliteit aansporen.

VOORDELEN DIE DOOR DE WERKGEVER WORDEN TOEGEKEND	Doelstelling	Doel-publiek	Niveau	Type
TUSSENKOMST VAN DE WERKGEVER IN DE VERPLAATSINGSKOSTEN				
Verhoogde tussenkomst van de werkgever in de openbaar vervoerabbonementen	2	1	1	pull
Afschaffing of beperking van de werkgeverstussenkomst in de woon-werkverplaatsingen met de wagen.....	1	1	3	push
PREMIES DIE DOOR DE WERKGEVER WORDEN TOEGEKEND				
Speciale premie of verlofdag voor werknemers die met de fiets of te voet naar het werk komen	2	1	1	pull
Premie voor werknemers die geen parkeerplaats gebruiken	1	1	1	pull
Premie voor de carpoolers	1	3	1	pull
Premie voor werknemers die verhuizen om dichterbij hun werk te wonen	5	1	2	pull
ANDERE VOORDELEN				
Tussenkomst van het bedrijf in de aankoop van de uitrusting voor de fietsers.....	2	1	1	pull
Een vorm van ruilhandel in "parkeerrechten" waarbij men de mogelijkheid krijgt het recht op een parkeerplaats in te wisselen tegen een ander voordeel.....	1	1	1	pull

De maatregel " Premie voor werknemers die geen parkeerplaatsen gebruiken " werd samen met de maatregel "Verplichting voor de werkgever om zijn werknemers voor de parkeerplaatsen te laten betalen " besproken in de rubriek " Tarifiering ".



© foto ICARO*

* foto uit "Carpooling. Een beter gebruik van de capaciteit van de weg" van het project ICARO van de Europese Commissie

DIENSTEN

Mensen ervan overtuigen hun verplaatsingsgedrag te veranderen is een werk van lange adem, dat de toepassing van zowel ontradende (" push- ") als stimulerende (" pull- ") maatregelen vereist. Een ervan is de verbetering van de bestaande dienstverlening, wat door de ondervraagde personen vaak bestempeld werd als een belangrijke factor voor gedragsverandering.

In dit opzicht steunt het mobiliteitsbeleid als concept op de uitwerking van nieuwe, innoverende en vaak voordelige diensten waarmee de bestaande infrastructuur beter kan worden benut. Het succes van dergelijke diensten berust over het algemeen op een marktsegmentatie die het mogelijk maakt aangepaste producten aan te bieden die aan de specifieke behoeften van de verschillende doelgroepen voldoen.

DIENSTEN	Doelstelling	Doelpubliek	Niveau	Type
WAT HET BEDRIJF BETREFT				
Fietsherstellingsdienst, georganiseerd door het bedrijf	2	1	1	pull
Mogelijkheid voor de werknemers om gebruik te maken van een taxidienst voor hun beroepsmatige verplaatsingen	0	2	0	pull
Organisatie van carpoolen	1	1	1	pull
Mogelijkheid voor de bedrijven om hun werknemers rechtstreeks kaartjes voor het openbaar vervoer te bezorgen	2	1	2	pull
Gemeenschappelijke concierge in het bedrijf, die kleine boodschappen kan verrichten voor de werknemers	1	1	1	pull
Vanpool, carpoolen en minibussen door het bedrijf mogelijk gemaakt	1	1	1	pull
Gewaarborgd vervoer naar huis voor carpoolers in dringende gevallen	2	1	1	pull
Faciliteiten voor kinderopvang in het bedrijf	1	1	1	pull
Door het bedrijf ter beschikking gestelde fietsen (en/of auto's) voor de verplaatsingen van het personeel tijdens de diensturen	1	1	1	pull
Organisatie van speciale pendeldiensten door de werkgever, voor de werknemers	2	1	1	pull
Het uitwerken van preventieve maatregelen ter bestrijding van fietsendiefstal	2	2	1	pull
WAT HET OPENBAAR VERVOER BETREFT				
Grotere flexibiliteit van het openbaar vervoer, om beter aan de noden van de bedrijfswereld te beantwoorden	0	3	2	pull
Minimumdienstverlening gewaarborgd door het openbaar vervoer, zelfs in geval van stakingen	2	3	2	pull
Betere dienstverlening vanwege het openbaar vervoer in industriezones	2	2	2	pull
Hogere frequentie van het openbaar vervoer	2	3	2	pull
Dial-a-ride, belbussysteem	1	3	2	pull
Gentegreerd tarifieringssysteem voor het openbaar vervoer	2	3	2	pull
Samenwerkingsprotocol tussen de openbaarvervoermaatschappijen en de bedrijven met het oog op een betere bediening van de bedrijvenzones	2	2	6	pull
Vastleggen van servicekwaliteitsnormen voor het openbaar vervoer, en het naleven ervan	2	3	2	push
Betere aansluiting van trein-tram-bus op het spoorvervoer	2	3	2	pull
Verbod op wilde stakingen in het openbaar vervoer	2	3	2	pull
Mogelijkheid om de fiets mee te nemen op het openbaar vervoer	2	3	2	pull

❖ ORGANISATIE VAN CARPOOLEN

Toenemend belang

De term " carpoolen " duidt op het gebruik van één enkele wagen door meerdere personen. Op zich is dit helemaal niet nieuw. Een wagen delen is een praktijk die waarschijnlijk samen met de auto het levenslicht zag.

Als carpoolen vandaag onze aandacht trekt, is dat omdat het gezien wordt als één van de vele instrumenten om de mobiliteitsproblemen het hoofd te bieden. Door het autoverkeer te beperken kan het aantal verkeersopstoppingen en de vervuiling ten gevolge van het autogebruik teruggeschroefd worden.

De meeste ondervraagde actoren in België zeggen bereid te zijn carpoolen te organiseren en/of te promoten. Iedereen is het erover eens dat het een vrij makkelijk toe te passen en goedkope maatregel is.

De rol van de bedrijven

Het blijkt duidelijk dat de werknemers de belangrijkste doelgroep zijn voor carpoolen. Het woon-werkverkeer leent zich immers bijzonder goed tot de invoering van een carpoolstelsel, door de gemeenschappelijke bestemming en regelmaat ervan. In dit opzicht hebben de bedrijven een sleutelrol te vervullen. Hoewel een carpooldienst ook op gewestelijk en nationaal vlak kan worden beheerd, hebben diverse projecten immers aangetoond dat het succes van een dergelijke service begeleidende maatregelen vergt in de bedrijven, zoals premies, parkeerfaciliteiten, enz., net als een sterke sensibiliserings- en promotiecampagne.

Een gering, maar niet te verwaarlozen potentieel

Uit enquêtes bij het doelpubliek ter evaluatie van het carpoolpotentieel blijkt het belangstellings- of aansluitingspercentage globaal genomen vrij stabiel: 30% van de bevroegden verklaart bereid te zijn te carpoolen indien hen een partner wordt voorgesteld die hen ligt. We stellen echter vast dat er een aanzienlijke kloof is tussen de intentieverklaringen en de daadwerkelijke inschrijvingen. De hindernissen zijn namelijk legio. Voor zover het carpoolproject actief door de werkgever wordt gesteund is de helft van de personen die belangstelling toont om zich voor carpoolen in te schrijven, daar ook effectief toe in staat. Promotiecampagnes op nationaal en gewestelijk vlak in Nederland en in Vlaanderen hebben niet veel resultaten geboekt als we kijken naar het aantal inschrijvingen. De mogelijkheden om carpoolteams samen te stellen hangen dan ook af van diverse factoren, zoals de spreiding van de verkeersstromen, de werkuren, het aantal ingeschreven carpoolkandidaten (cruciaal!), enz... Deze beperkingen zullen het effectieve aantal carpoolers nog verder beperken.

Hoewel carpoolen zeker niet DE oplossing is om de mobiliteitsproblemen de wereld uit te helpen – de impact ervan blijft namelijk miniem – toch draagt het bij tot een vermindering van de negatieve gevolgen van een overmatig gebruik van de wagen en vormt het één van de onderdelen van een rationeel mobiliteitsbeleid.



© foto ICARO*

* foto uit "Carpooling. Een beter gebruik van de capaciteit van de weg" van het project ICARO van de Europese Commissie

Organisatie van carpoolen in de bedrijfswereld: het voorbeeld van Nestlé in Noisiel (Parijse voorstad)

In 1996 start het bedrijf met haar 1650 werknemers het project ECO-CARPOOLING. Het doel: carpoolen promoten bij en organiseren voor het personeel. Het bedrijf hoopt zo stress bij het personeel veroorzaakt door de herlocalisatie van het bedrijf te verminderen en tegelijkertijd de samenhang binnen het bedrijf te versterken.

Na een promotiecampagne stelt het bedrijf via het interne computernetwerk een gegevensbank ter beschikking van het personeel met de gegevens van de carpoolkandidaten (naam, postnummer, woonplaats...). Elke loontrekkende heeft de mogelijkheid dit bestand te raadplegen via zijn computer en op te zoek te gaan naar carpoolpartners. Als aanvulling op deze maatregel organiseert Nestlé informatieve lunches, waar de collega's per geografische woonzone worden samengebracht. De carpoolers hebben bovendien recht op een aantal voordelen:

- ◆ uitkering van een vergoeding ter waarde van 50% van de prijs van het oranje rittenkaartje
- ◆ gratis jaarlijkse technische keuring
- ◆ voorbehouden parkeerplaatsen
- ◆ gewaarborgde terugrit naar huis in noodgevallen
- ◆ faciliteiten en voordelen bij garages in de buurt

Een jaar later waren er 600 personen in het carpoolbestand opgenomen en waren er dagelijks 120 carpoolers op de 900 personen die met de auto naar het werk te komen.

Waarheen voor meer informatie ?

Wil u meer informatie over de mogelijkheden om een carpoolsysteem te organiseren en te promoten, dan kunt u contact opnemen met Taxistop.

De Vlaamse Carpoopbank p.a. Taxistop

Onderbergen 51 - 9000 Gent

Tel : 09/ 223 23 10 - Fax : 09/ 224 31 44

web : www.taxistop.be

❖ SAMENWERKINGSPROTOCOL TUSSEN DE OPENBAARVERVOERMAATSCHAPPIJEN EN DE BEDRIJVEN MET HET OOG OP EEN BETERE BEDIENING VAN DE BEDRIJVENZONES

Deze maatregel geldt voor bedrijven gevestigd in industriezones en voor lokale, openbaarvervoermaatschappijen. De samenwerking tussen beide partners om de bediening van industriezones te verbeteren is volstrekt aanvaardbaar, maar er is wel een hoge kost aan verbonden. Deze maatregel wordt als elementair beschouwd door een deel van de bevraagde personen, vooral in het Vlaamse Gewest.

De openbaar vervoermaatschappijen staan reeds in voor de bediening van bepaalde industriezones, maar met wisselend succes, afhankelijk van de zone.

- ◆ In het Waalse Gewest bijvoorbeeld staat de TEC Luik-Verviers in voor de industrieparken van Alleur en Hauts-Sarts, en dit met een zeker succes aangezien enkele honderden werknemers er gebruik van maken. Het openbaarvervoeraanbod in het industriepark van Plennes in Dison en in de luchthaven van Luik daarentegen oogst maar weinig succes bij de gebruikers.
- ◆ In het Brusselse Gewest heeft de MIVB gereageerd op een vraag van een aantal bedrijven uit vier dicht bij elkaar gelegen industriezones in Brussel-Noord, meer bepaald in het Havengebied. Volgens de MIVB zorgt de organisatie van het hele net evenwel voor problemen, aangezien deze sites moeilijk kunnen worden doorkruist. Dit vertaalt zich in een belangrijke meerkost voor de openbaarvervoermaatschappij, tegenover een uiterst zwak rendement.
- ◆ In het Vlaamse Gewest is de bediening van industriezones expliciet voorzien in sommige gemeentelijke mobiliteitsplannen en oogst ze daar een zeker succes. Zo werd bijvoorbeeld, in het kader van het mobiliteitscontract van Grimbergen-Vilvoorde-Zaventem, een herstructurering van de buslijnen van De Lijn doorgevoerd in 1997, om een betere dienstverlening te bieden aan de bedrijven in de zone. Deze maatregel werd erg positief onthaald. Een ander voorbeeld is dat van Mechelen, waar een herstructurering van de stadslijnen plaats vond in het kader van het mobiliteitsplan, een initiatief dat een betere bereikbaarheid garandeert voor de twee industriezones in de omgeving van de stad.



Het voornaamste obstakel bij deze maatregel zijn de omliggende industriezones

De vestiging van industriezones wordt vaak bepaald door de nabijheid van autosnelwegen, en niet door de aanwezigheid van het openbaar vervoer, wat niet bevorderlijk is voor een duurzame mobiliteit. Bereikbaarheids- en parkeerproblemen zijn meestal minder acuut in industriezones, en dus wordt het gebruik van de eigen wagen bevoordeligd. Daarenboven beperken de flexibele en de binnen n industriezone niet op elkaar afgestemde werkuren en de uiteenlopende woonplaatsen van de werknemers het succes van een openbaarvervoeraanbod in de industriezones.

Het Franse model als inspiratie voor de financiering van de maatregel?

Momenteel beschikken de openbaarvervoermaatschappijen niet over de nodige financiële middelen om hun netwerk aan te passen en een betere bediening van de industriezones te verzekeren. Verder is de werkgever vaak niet in staat om de kost van bedrijfsvervoer te dragen.

Sommigen stellen voor een gemengde financieringswijze uit te werken, waarbij niet alleen de openbaar vervoermaatschappij en de bedrijven in de industriezone maar ook het Gewest en de gemeente een bijdrage leveren.

Een andere mogelijke oplossing zou erin bestaan om, net als in Frankrijk, alle bedrijven met meer dan 9 werknemers te verplichten een soort van vervoerprijs te betalen. Deze bijdrage, die sinds 1982 in Frankrijk verplicht is, schommelt tussen 1% en 2,2% (maximumpercentage dat in Parijs wordt gehanteerd) van de loonmassa en maakt het mogelijk openbaar vervoerprojecten te bekostigen zoals de heraanleg van de tramlijn op eigen bedding in Grenoble en Nantes, de modernisering van de vervoerslijnen in Lille en een gemeenschappelijk vervoer via een eigen net in Straatsburg. Nagenoeg 40% van de openbaarvervoerkosten in Frankrijk worden via deze bijdragen betaald. Deze bijdrage, indien in ons land op federaal niveau geïntroduceerd, zou het mogelijk maken om onder meer de bediening van niet of slecht ontsloten industriezones te financieren.



Hoe de effectiviteit van deze maatregel verhogen?

Om de effectiviteit van de maatregel te verhogen, moeten nieuwe industriezones voortaan in de nabijheid van het openbaarvervoernet worden gevestigd. Bij verhuizing of bij nieuwe inplantingen van bedrijven moet hiermee rekening worden gehouden. Indien de industriezone inderdaad in de buurt van een belangrijke autobuslijn gelegen is, kunnen mogelijke aanpassingen aan de bestaande lijnen worden bestudeerd. Zo zou de betrokken industriezone de nieuwe eindhalte van een bestaande lijn kunnen worden, wat zou toelaten de commerciële snelheid op de hele lijn te behouden zonder de gebruikers die niet in de industriezone moeten zijn te benadelen. Een concreet voorbeeld van geherstructureerde stadslijnen is dat van de bediening van twee industriezones in de omgeving van Mechelen.

De maatregel zal des te meer effect hebben naarmate het aantal potentiële klanten groter is zoals bijvoorbeeld in het arrondissement Vilvoorde-Zaventem, waar het aantal banen tussen 1984 en 1990 fors gestegen is, of in de nieuwe industriezone van Leper, die in volle expansie is.

Indien de industriezone met ernstige bereikbaarheidsproblemen kampt zoals de bedrijfzone Keiberg in Zaventem, zal een openbaarvervoeraanbod beter onthaald worden door de werknemers.

De doeltreffendheid wordt verhoogd door bijkomende maatregelen, die enerzijds het gebruik van de eigen wagen ontmoedigen, meer bepaald voor wat betreft het parkeren (door bijvoorbeeld een beperking van het aantal parkeerplaatsen), en die anderzijds het intermodale vervoer bevorderen, door bijvoorbeeld de parkeergelden voor randparkings aftrekbaar te maken voor de werknemers en de openbaarvervoermaatschappijen ertoe aan te zetten aangepaste diensten aan te bieden tegen voordelige tarieven aan de bedrijven in de industriezones. De 'lignes-Plan de transport' van de MIVB, de treintaxidienst van de Nederlandse spoorwegen en de taximaatschappijen of taxibussen in het Franse Nancy zijn na te volgen voorbeelden.

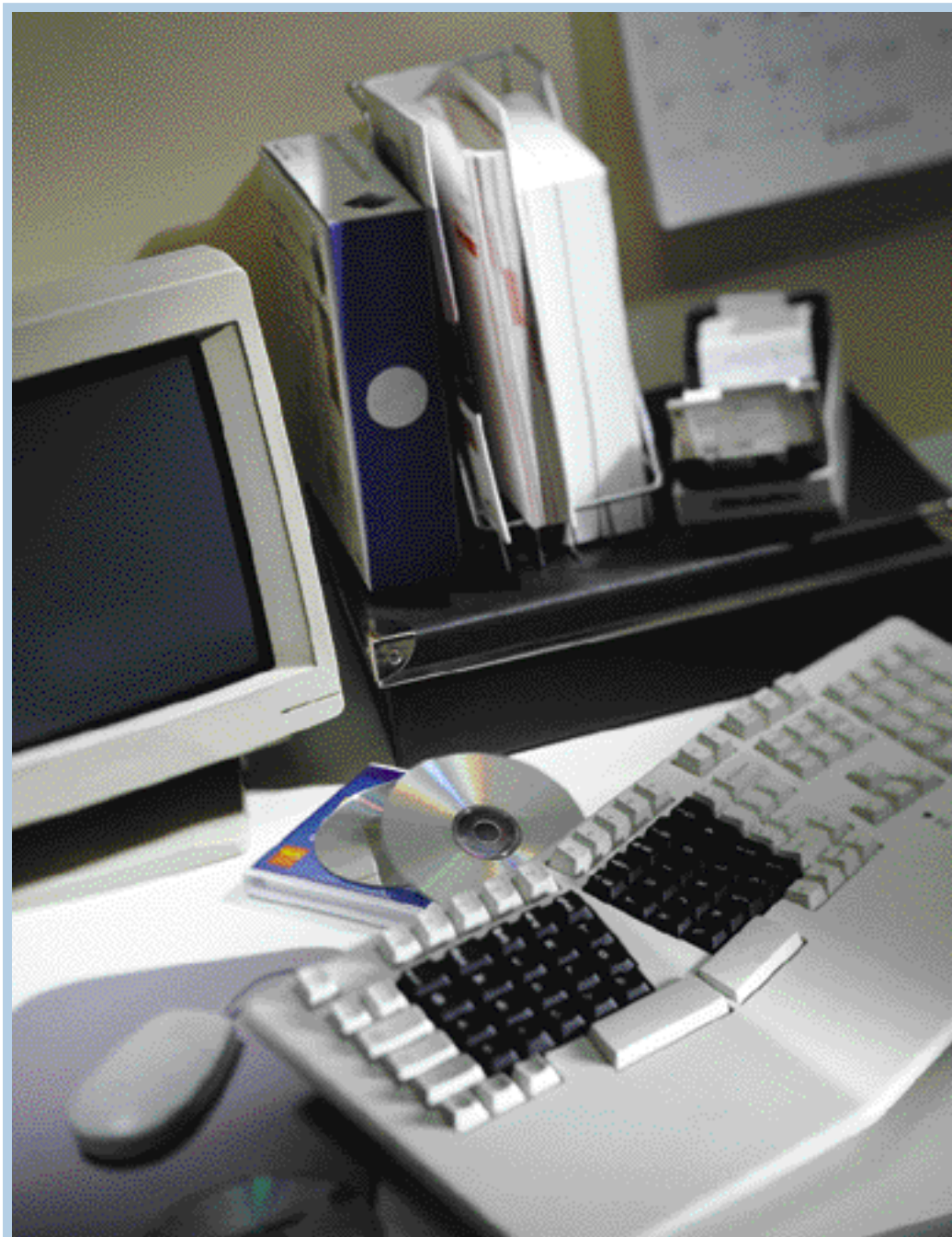
De '**lignes-Plan de transport**' van de MIVB werken met lussen en bieden bedrijven de mogelijkheid tot een geïndividualiseerde dienstverlening.

De treintaxi (Nederland) biedt de treinreiziger de mogelijkheid om een kaartje te kopen voor een taxirit voor de prijs van 120 BEF. Op de parkeerhaltes van de treintaxi's wacht men hoogstens 10 minuten op een taxi. De bestuurder brengt de verschillende passagiers naar hun bestemming. Een vergelijkbare dienst wordt in omgekeerde richting verzekerd voor wie naar het station wil.

De taxibussen van Nancy (Frankrijk) zijn minibussen met 9 zitplaatsen en een tarief dat gelijk is aan dat van het openbaar vervoer. Ze zijn een aanvulling op de trolleybus en zorgen voor een dienstverlening in de minst bevolkte zones.

De gemeente als derde partner in dit samenwerkingsverband

De gemeente heeft een rol te vervullen door van meetaf aan tussen te komen inzake ruimtelijke ordening, bij de keuze van de inplanting van een nieuwe industriezone. De gemeente zou als derde partner in dit samenwerkingsverband kunnen optreden en zou de aangeboden diensten ook gedeeltelijk kunnen meefinancieren. Deze samenwerking tussen gemeente, privé-bedrijven en openbaarvervoermaatschappij met het oog op een betere bediening van de bedrijfzones kan in het kader van mobiliteitscontracten verder worden uitgebouwd.



TELEMATICA

Nieuwe toepassingen in de informatica- en communicatietechnologie (ICT) beïnvloeden het maatschappelijk functioneren op allerhande domeinen, ook op het vlak van de mobiliteit. Meest besproken aan de vraagzijde is hoe het werken, winkelen, bestellen, reserveren, verrichten van administratieve handelingen, informeren, ... op afstand van werkplaats, winkel, bank, ... m.b.v. informaticatoepassingen de behoefte aan verplaatsingen kan doen afnemen. Aan de aanbodzijde gaat het vooral om informaticatoepassingen in het verkeerssysteem zoals het aanbieden van (dynamische) reizigersinformatie waardoor (potentiële) reizigers op basis van actuele informatie de beste (combinatie van) verplaatsingswijze(n) kunnen kiezen. Andere toepassingen zijn verkeersgeleiding door boordcomputers die de optimale route bepalen, en verkeersbeïnvloeding door prijsbeleid waarbij de chipcard-technologie een belangrijke rol speelt. In tabel vindt u enkele toepassingen. Deze toepassingen zijn nog in volle evolutie.

TELEMATICA	Doelstelling	Doelpubliek	Niveau	Type
Reservatie en aankoop van vervoersbewijzen op afstand	5	3	1	pull
Telebanking, teleshopping	5	3	1	pull
Organisatie van telewerken	5	1	1	pull
Geïntegreerde dynamische reisinformatie	2	3	5	pull
Signalisatie met variabele boodschappen	4	3	5	pull

TELEWERKEN



Telewerken is een begrip dat vele ladingen dekt. Ruim genomen kunnen we telewerken omschrijven als 'plaats- en tijdonafhankelijk werken met behulp van informatie- en communicatietechnologie'. Meestal neemt het de vorm aan van één of meerdere dagen per week thuis werken of werken op een locatie die speciaal hiervoor werd ingericht. Deze locatie kan gedeeld worden door werknemers van meerdere organisaties (telewerkcentra of satellietkantoren) of kan van één en dezelfde organisatie zijn (vorm van decentralisatie). Het verschil met het traditioneel thuiswerk is dat telewerkers over het algemeen een reguliere arbeidsovereenkomst hebben, dat de communicatie met de werkgever voornamelijk via telecommunicatie gebeurt en dat de activiteiten normale kantoorbezigdheden betreffen.

Telewerken wordt in de praktijk doorgaans ingevoerd vanuit efficiëntie-overwegingen, voor een betere werkorganisatie, gestuurd vanuit het personeelsbeleid. De verdere toename van het aantal tweeverdieners vraagt nieuwe werkvormen die de combinatie van werk met gezinsleven vereenvoudigen zoals flexibele werkuren, vormen van

deeltijds werken en ook telewerken. Dit neemt niet weg dat telewerk een onderdeel kan zijn van het mobiliteitsbeleid van het bedrijf, bijvoorbeeld als maatregel in het bedrijfsvervoerplan waar het een goede aanvulling kan zijn op de meer traditionele maatregelen, vermits hoger opgeleiden, die hier minder voor in aanmerking komen, zich wel vaak goed lenen voor tele(thuis)werk. Het gaat dan om personen die vrij zelfstandig werken en een soort van resultaatsverbintenis hebben. Telewerken kan ook volledig los van andere maatregelen worden ingevoerd.

Onduidelijke mobiliteitseffecten van telewerken

Aanvankelijk werden er hoge verwachtingen gesteld aan de ontwikkelingen en toepassingen van telewerken en aan de effecten ervan op de mobiliteit. In de praktijk blijkt dat effect niet altijd eenduidig positief. Er bestaat weinig empirische evidentie voor een positief mobiliteitseffect en veel resultaten spreken elkaar tegen. Immers, zoals tele(thuis)werken verplaatsingen kan voorkomen (substitutie-effect) kan het ook nieuwe verplaatsingen met zich meebrengen (generatie-effect). De wagen die de telewerker thuis laat, kan door een ander gezinslid gebruikt worden. Vormen van tele(thuis)werken zoals halve dagen thuis werken, leiden niet tot minder kilometers. Als wie telewerkt zich voornamelijk op duurzame wijze verplaatst, dan zal het telewerken weinig effect hebben op de mobiliteit. De mogelijkheid om te telewerken kan een reden zijn om verder van het werk te gaan wonen of een job te aanvaarden op grotere afstand. In elk geval blijkt het moeilijk om het saldo te bepalen van substitutie- en generatie-effecten.

Een bewuste keuze voor werkorganisatievormen met garanties voor een effectieve vermindering van het aantal verplaatsingen en/of van de afstand kan alvast de generatie-effecten beperken.

Potentieel van telewerken

De globale (potentiële) impact van tele(thuis)werken op de mobiliteit wordt ook bepaald door de globale massa van telewerkers. Vandaag zou amper 4% van alle Belgische werknemers van thuis uit werken; het potentieel is echter veel groter. Bepaalde studies geven aan dat dit aandeel te verhogen is tot 40%. In het bedrijfsleven is hieromtrent een soort van groeiproces aan de gang. De mate waarin telewerken verder opmars zal maken hangt rechtstreeks samen met de mogelijkheid en de bereidheid van zowel werkgevers als werknemers om in deze nieuwe werkvormen te stappen. Immers, telewerken is niet in elke organisatie een goede keuze, is niet aangewezen voor elke job en niet elke werknemer is hiervoor geschikt. Telewerk heeft de grootste slaagkansen in ondernemingen met een platte bedrijfshierarchie met weinig bureaucratie, waar de huidige communicatie reeds grotendeels elektronisch verloopt. De relatie met de werknemers is gebaseerd op vertrouwen. Het betreft taken die met een vrij grote autonomie op afstand kunnen



uitgevoerd worden: lezen, schrijven, databeheer, analyseren, rapporteren, tekstverwerking, programmeren, telefoneren. De telewerker werkt naar doelstellingen toe (resultaatsverbintenis). Telewerken is vooral geschikt voor hooggeschoolden, ook al zijn er ook mogelijkheden voor laaggeschoolden. Indicaties voor de geschiktheid van een werknemer voor telewerk zijn: zelfstandig kunnen werken, zelfdiscipline, flexibiliteit en openheid voor vernieuwingen, gestructureerd kunnen communiceren, een niet al te grote contactbehoefte en beschikken over een geschikte priv -omgeving om te telewerken. Ook de motivatie om te telewerken is een belangrijke voorwaarde.

Overheden kunnen telewerken fiscaal aanmoedigen, maar kunnen ook andere initiatieven nemen zoals het voorzien van de nodige infrastructuur bijvoorbeeld door het oprichten van telewerkcentra op strategische plaatsen, waar de bedrijven beroep op kunnen doen voor hun personeel.

Kosten en baten van telewerken

Reeds decennia doet men gewaagde voorspellingen over de snelle opgang en de breedschalige toepassing van telewerken op korte termijn. Zo'n vaart is het niet gelopen, vnl. omwille van **drempels aan werkgeverszijde**. De belangrijkste zijn:



- ◆ **Angst om controle te verliezen** over de prestaties van de medewerkers;
- ◆ Telewerken leidt tot **minder sociale contacten en minder informele communicatie** op het werk, wat een verhoogde transactiekost en een zwakkere bedrijfsbinding tot gevolg kan hebben. Over het algemeen wordt aangeraden om telewerken te beperken tot enkele dagen per week om de nadelen en risico's van sociaal isolement en verminderde informele contacten te beperken
- ◆ **De (gepercipieerde) kost verbonden aan het invoeren van telewerken:** PC, printer, fax, modem, verwarming en electriciteit op de nieuwe werkplek en de kost van de telecommunicatie die in België nog vrij hoog is. Meerdere studies wijzen erop dat de vaste kost voor een telewerker lager ligt dan voor een werknemer op kantoor. Voor werknemers die enkele dagen per week thuis werken kan een vergoeding voor het gebruik van de eigen apparatuur, energieverbruik en telefonie in de woning tijdens het werk volstaan. Het aanschaffen van draagbare PC's is ook een oplossing om een dubbele investering in apparatuur te voorkomen. Die financiële drempel kan verlaagd worden door fiscale stimuli.

Wanneer telewerken in passende omstandigheden wordt uitgevoerd, verdient telewerken zichzelf terug. Aan telewerken zijn nl. een aantal **voordelen** verbonden **voor de werkgever**:

- ◆ Minder nood aan parkeerplaatsen
- ◆ Minder verplaatsingsvergoedingen voor woon-werkverplaatsingen

- ◆ Besparing op de kantoorruimte. Telewerk kan gecombineerd worden met 'wisselwerkplekken' waarbij de werknemer geen vast bureau heeft maar de werkplek deelt met collega's
- ◆ Minder filestress, betere combinatie van werk en gezin, meer autonomie en verantwoordelijkheid, ... leidt tot meer arbeidstevredenheid en een grotere werkmotivatie en aldus tot een hogere productiviteit en betere kwaliteit van het werk
- ◆ De besparing in de reistijd wordt gedeeltelijk omgezet in extra arbeidstijd
- ◆ De werknemer kan zijn inzet beter afstemmen op werkvolume en werkdruk
- ◆ Telewerken vergroot de aantrekkingskracht van de onderneming voor nieuwe werknemers
- ◆ Telewerken biedt meer mogelijkheden om minder mobiele personen aan te nemen



Juridische aspecten

Het juridisch kader voor telewerken wordt in België gevormd door de wet op huisarbeid van 6 december 1996. De praktijk moet uitwijzen in welke mate deze wet moet worden aangevuld met praktische uitvoeringsmodaliteiten en/of collectieve afspraken op het niveau van de bedrijven (gezamenlijk overleg tussen de sociale partners om de modaliteiten en voorwaarden in te vullen en in collectieve afspraken vast te leggen)

De werkgever kan de afspraken vastleggen in een telewerkovereenkomst, als een soort aanvulling op de arbeidsovereenkomst. De afspraken hebben betrekking op de telewerktaken, het percentage van de tijd dat er wordt getelewerkt, de aanwezigheid op het werk, de bereikbaarheid van de werknemer, huisbezoek, de resultaatverantwoording, beoordeling van de telewerker, aansprakelijkheid, de inrichting van de werkplek en het materiaal en de vergoedingen.



Waarheen voor meer informatie ?

Er is veel informatie beschikbaar over het invoeren van telewerken in een organisatie. Een praktisch handboek met getuigenissen van werkgevers en telewerkers is de uitgave in 1998 van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat, getiteld: "Flexibel werken/Telewerken. Het management-instrument van deze tijd". U vindt hier bijvoorbeeld ook modelovereenkomsten voor telewerken (p. 90-91).

Ook op het internet vindt u het en het ander over telewerken. Enkele websites:

◆ **European Telework Online**

over telewerken, 'teletrade' en telecommunicatie,
een initiatief van de Europese Commissie.
<http://www.eto.org.uk/etd>

◆ **Belgian Teleworking Association (BTA)**

is een non-profit organisatie met als hoofddoel het bestuderen,
aanmoedigen en propageren van telewerk in België .
<http://www.bta.be>

◆ **Het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat**

geeft informatie over telewerken.
<http://www.dgv.minvenw.nl/koffie/default.htm>

Innotek, opgericht met steun van het Provinciebestuur van Antwerpen, het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en het Vlaamse Gewest heeft een aanbod aan telewerkcentra, -televillage-, op diverse locaties in België .



INFORMATIE EN SENSIBILISERING

Deze categorie van maatregelen omvat het organiseren van sensibiliseringsactiviteiten, informatie- en promotiecampagnes die als doel hebben het verplaatsingsgedrag te veranderen en het gebruik van de wagen te verminderen.

Sensibilisering. Een eerste stap in het veranderen van verplaatsingsgedrag is ervoor te zorgen dat zowel individuen als organisaties, instellingen, openbare besturen ... zich bewust worden van: de negatieve effecten van de gemotoriseerde verplaatsingen die zij veroorzaken op het milieu, de gezondheid, de leefbaarheid, en op de verplaatsingsmogelijkheden zelf (bereikbaarheid) en van de mogelijkheden en voordelen van (het organiseren van een aanbod van) alternatieve verplaatsingswijzen zoals stappen, fietsen, openbaar vervoer, ...

Als individuen en organisaties zich bewust worden van de negatieve effecten van verplaatsingen met de wagen en er een min of meer positieve attitude op nahouden t.a.v. de duurzame verplaatsingswijzen zijn overheids- en andere initiatieven om het autogebruik af te remmen beter aanvaardbaar. Initiatieven t.v.v. de duurzame verplaatsingen zullen meer effect hebben.

Informatie en promotie. De cruciale rol van informatie in het promoten van duurzame verplaatsingswijzen ligt voor de hand. Wil men dat het 'duurzaam aanbod', de nieuwe en bestaande mobiliteitsmanagementsdiensten en –produkten, ook effectief gebruikt worden, dan moeten de potentiële gebruikers op de hoogte zijn van dat aanbod en van de manier waarop zij er optimaal gebruik van kunnen maken. De voordelen die aan het gebruik van duurzame verplaatsingen verbonden zijn – fiscaal, premies, voordelen vanwege de werkgever, ... – moeten breed gecommuniceerd worden. Welke mobiliteitsmanagementsactiviteiten men ook onderneemt, een goede communicatie en promotie moeten er steeds een onderdeel van vormen.

Zo geeft het *Commuter Challenge recognition Programme in Seattle* jaarlijks erkenning aan bedrijven die maatregelen nemen om het autogebruik in het woon-werkverkeer te verminderen. De winnaars krijgen gratis advertentieruimte in de media en worden gepromoot bij andere bedrijven en de overheid vanwege hun inzet. Doel is bedrijven te informeren en te stimuleren om aan mobiliteitsmanagement te doen. Het programma schijnt bijzonder succesvol te zijn.



Heel wat partijen hebben goede redenen om in dergelijke sensibiliserings- en informatieactiviteiten een rol op zich te nemen **marktpartijen** met een aanbod op het vlak van duurzame mobiliteit, **de overheid** vanuit het algemeen belang (veiligheid, leefbaarheid, gezondheid, economie, milieu,...) **het individueel bedrijf of bedrijventerrein en andere vervoerorganisatoren** vanuit bedrijfseconomische en maatschappelijke overwegingen, **scholen** vnl. vanuit veiligheids- en educatieve overwegingen en **verenigingen** die de belangen van de zwakke weggebruiker of de openbaar vervoergebruiker verdedigen vanuit de doelstellingen van hun organisatie.

In de tabel vindt u meerdere voorbeeldmaatregelen op het vlak van informatie en sensibilisering.



INFORMATIE EN SENSIBILISERING MAATREGELEN	Doelstelling	Doelpubliek	Niveau	Type
Organiseren van overleg en samenwerking tussen werkgevers, werknemers en autoriteiten met het oog op een betere beheersing van de mobiliteit	1	3	7	pull
Het oprichten van 'informatiecellen'/adviespunten voor de duurzame verplaatsingswijzen	2	1	7	pull
Benoeming en vorming van 'mobiliteitsadviseurs'	1	3	7	pull
Organisatie van een promotiecampagne voor duurzame verplaatsingswijzen (te-voet-gaan, de fiets, het openbaar vervoer, carpoolen) door het bedrijf georganiseerd	2	2	1	pull
Promotie van de producten van de openbaarvervoermaatschappijen	2	3	7	pull
Promotie mobiliteitsbeheersing bij de ondernemingen, informatie en ondersteuning van de ondernemingen bij het realiseren van een bedrijfsvervoerplan	1	2	3	pull
Infopakketten en sensibilisering voor duurzame mobiliteit bij nieuwe werknemers	1	1	6	pull
Toekenning van een onderscheiding aan de personen/bedrijven die zich het meest inspanden t.v.v. meer duurzame verplaatsingen	1	1	6	pull
Organisatie van een loterij die enkel kan gewonnen worden door personen die zich op duurzame wijze verplaatsen	2	1	1	pull

❖ STIMULEREN VAN BEDRIJVEN OM EEN BEDRIJFSVERVOERPLAN OP TE MAKEN

De maatregel '**het stimuleren van bedrijven om een bedrijfsvervoerplan op te maken**' wordt hier behandeld in de categorie 'informatie en sensibilisering'. Er werd totnogtoe geen wet goedgekeurd die het opmaken van een bedrijfsvervoerplan verplicht stelt, dus heeft het stimuleren van bedrijfsvervoerplannen vnl. te maken met informatie en sensibilisering naar de bedrijven toe. Alle beleidsniveaus kunnen deze taak op zich nemen en ook voor de sociale partners is hier een belangrijke rol weggelegd.

Bedrijfsvervoerplannen kunnen niet in één enkele maatregelencategorie geplaatst worden. Een bedrijfsvervoerplan bestaat uit een korf van maatregelen uit de verschillende categorieën die in deze brochure aan bod komen. Naast de maatregelen zelf is het ondersteunend beleid – het wetgevend kader, de fiscale maatregelen, tarifiering – cruciaal voor het faciliteren van bedrijfsvervoerplannen.

Wat is een bedrijfsvervoerplan?

Een bedrijfsvervoerplan is een middel om het woon-werkverkeer te optimaliseren in functie van de bedrijfs- en de werknemersbehoeften, met als doel het woon-werkverkeer zo veel mogelijk op een andere wijze te organiseren dan alleen met de wagen, in andere tijdsvensters te laten verlopen en verplaatsingen te vervangen of korter te maken. Hiertoe stelt het bedrijf, eventueel samen met gemeente, openbaar vervoerbedrijf of andere partners een pakket van push- en pullmaatregelen samen.

Elk bedrijfsvervoerplan is maatwerk. Er bestaan geen kant-en klare bedrijfsvervoerplannen die zomaar door elk bedrijf ingevoerd kunnen worden. Het bedrijf stelt, in functie van het verplaatsingsprofiel en –behoeften van de werknemers en het bereikbaarheidsprofiel van de onderneming een korf van push- en pullmaatregelen samen. Dit vraagt een **voorstudie**, op basis waarvan bepaald wordt welke mobiliteitsmanagementsactiviteiten het meest geschikt zijn.

Kosten en baten van een bedrijfsvervoerplan?

Bedrijven die een bedrijfsvervoerplan opstellen doen dat bijna altijd uit bedrijfseconomische overwegingen, **als oplossing voor mobiliteitsproblemen op de locatie. Meestal gaat het om een tekort aan parkeerplaatsen vaak met parkeeroverlast in de buurt, of om een probleem van bereikbaarheid.** Het is dan ook te verwachten dat het aantal bedrijfsvervoerplannen zal toenemen naarmate de verkeersproblemen verder toenemen. Toch hoeft een bedrijf geen directe mobiliteitsproblemen te ervaren om baat te hebben bij een bedrijfsvervoerplan. Veel bedrijven pinnen zich vast op de kosten voor het opmaken en uitvoeren van het bedrijfsvervoerplan. De voorstudie kan nochtans beknopt gehouden worden en niet alle maatregelen in een bedrijfsvervoerplan zijn duur. Door een gefaseerde invoering van maatregelen kunnen de kosten gespreid worden.

Een onderneming betaalt veel indirecte kosten voor de (auto)mobiliteit die door het bedrijf meestal niet in rekening gebracht worden. Het gaat om kosten verbonden aan ongevallen van en naar het werk,

vervanging van arbeidsongeschikte werknemers t.g.v. zo'n auto-ongeval, kosten wegens werkverzuim, de lagere productiviteit t.g.v. (file)stress, de kost van niet-stipte werknemers, auto-onkostenvergoedingen, de kost van bedrijfswagens, parkeerplaatsen, ... Een goed bedrijfsvervoerplan verkleint deze kostenposten. Maatregelen die in het kader van een bedrijfsvervoerplan genomen worden t.v.v. de duurzame verplaatsingen vormen een verbetering van de arbeidsvoorwaarden en vergroten de aantrekkelijkheid van de onderneming voor niet-automobilisten en nieuwe werknemers. De werknemers zijn gezonder en minder gestresseerd. Tenslotte levert een bedrijfsvervoerplan een positieve bijdrage tot het bedrijfsimago.

> > > Het is essentieel dat een bedrijf alle kosten van mobiliteit en alle baten van een bedrijfsvervoerplan in rekening brengt opdat de effectiviteit van een bedrijfsvervoerplan correct zou worden ingeschat.

Mobiliteitseffecten van bedrijfsvervoerplannen

Schattingen in Nederland bij bedrijven met een bedrijfsvervoerplan tonen dat het autogebruik er daalt met **5 tot 10%** wanneer een basispakket van maatregelen wordt ingezet (cf. infra), daar waar bedrijven die krachtigere maatregelen treffen zoals bedrijfsvervoer, parkeermaatregelen, wijziging reiskostenvergoeding, ... een gemiddelde reductie van **15-20%** bekomen. Het voorspellen van het effect van een concreet maatregelenpakket is moeilijk omdat de specieke situatie van de onderneming hier een sterke invloed op heeft - niet elke maatregel is in elk bedrijf invoerbaar - en de maatregelen kunnen elkaar onderling versterken. Ook factoren buiten het bedrijf, zoals het gemeentelijk parkeerbeleid of de fiscale aftrekmogelijkheden van premies toegekend door de werkgever - beïnvloeden in sterke mate het resultaat.

De inspanningen die het bedrijf bereid is te leveren blijven doorslaggevend. We maken een onderscheid tussen een basispakket van maatregelen en aanvullende maatregelen. De maatregelen uit het basispakket kosten relatief weinig en zijn vrij eenvoudig te realiseren (zie tabel). Hiertegen valt weinig weerstand te verwachten vanwege de werknemers.

BASISPAKKET MAATREGELEN IN EEN BEDRIJFSVERVOERPLAN	
OPENBAAR VERVOER	<ul style="list-style-type: none"> • Reiskostenvergoeding bv. volledig vergoeden van het openbaar vervoerabonnement of meer dan het wettelijk verplichte aandeel • Verschaffen van reisinformatie over dienstregelingen en reistijden met het openbaar vervoer
CARPOOLEN	<ul style="list-style-type: none"> • Carpoolmatching: hulp bieden bij het samenstellen van carpoolteams
FIETSEN	<ul style="list-style-type: none"> • Fiets-van-de-zaak • Veilige fietsstalling • Verhuiskostenregeling voor medewerkers die op fietsafstand wonen
ZAKELIJK VERKEER	<ul style="list-style-type: none"> • Dienstreizenreglement waarin wordt aangegeven welke verplaatsingen op welke manier moeten gebeuren • Dienstfiets voor zakenritten op fietsafstand • Dienst en/of huurauto voor zakenverplaatsingen • Normale vergoeding voor zakelijke autokilometers

Bron: op Ligtermoet en Louwerse (2000), Vervoermanagement voor bedrijven, maart 2000, vervoermanagement Nederland, Utrecht, p. 35.

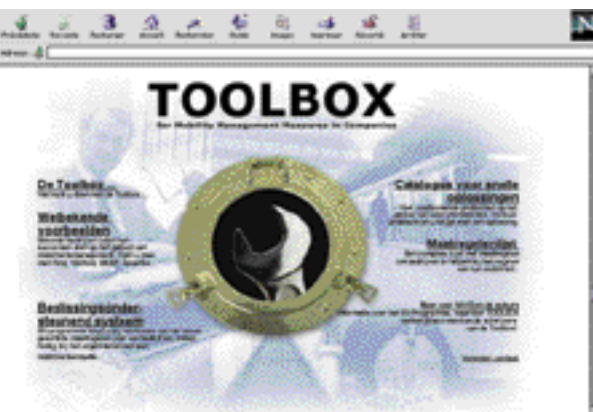
Het bedrijf kan het **basispakket uitbreiden** met krachtigere maatregelen, waarbij een evenwicht wordt nastreefd tussen push- en pull- maatregelen. Deze aanvullende maatregelen vragen meer inspanningen van het bedrijf. De pull-maatregelen zijn populair: ze belonen de werknemers die de wagen laten staan door bv. een financiële bijdrage van het bedrijf aan de exploitatie van een buslijn, het organiseren van bedrijfsvervoer, voorbehouden parkeerplaatsen voor carpoolers, installeren van douches en kleedruimtes, gratis fietsaccessoires,... Voor de werkgever is er een zekere kost aan verbonden. Maatregelen die ingrijpen op het werkproces zoals een vierdagenwerkweek, flexibele werktijden en tele(thuis)werken zijn ook belangrijke aanvullende maatregelen. De aanvullende push-maatregelen zijn weinig populair, maar uitermate effectief. Invoering ervan stuit meestal op weerstand, maar de kost is beperkt. Voorbeelden zijn het (gedeeltelijk) afschaffen van de bestaande voordelen voor de autosolisten en van de bedrijfswagens, invoeren van een parkeerbeperking of betalend parkeren, een verlaging van de kilometervergoeding voor zakelijke verplaatsingen, ...

Waarheen voor meer informatie

Zowel aan werkgevers- als aan werknemerszijde is er nood aan informatie en sensibilisering m.b.t. bedrijfsvervoerplannen. Heel wat bedrijven weten niet wat een bedrijfsvervoerplan precies inhoudt, welk voordeel zij erbij hebben. In de bedrijven is er vaak onvoldoende know-how om een bedrijfsvervoerplan uit te werken en te realiseren. Aan de overheid worden dan ook verwachtingen gesteld op het vlak van ondersteuning en begeleiding. De overheid moet hiertoe een kader uitwerken. Er bestaan reeds enkele initiatieven die aan die informatiebehoefte proberen tegemoet te komen

Toolbox voor mobiliteitsmanagement voor bedrijven

Toolbox voor bedrijfsvervoerplannen is een project in opdracht van de Europese commissie. In een interactieve CD-Rom en internettoepassing wordt de bestaande kennis inzake bedrijfsvervoerplannen beschikbaar gesteld. Er zijn praktijkvoorbeelden en oplossingen voor bedrijven opgenomen die via een eenvoudig zoekmechanisme consulteerbaar zijn. Men vindt er ook een verplaatsingsenqu te-pakket waarmee het bedrijf een beknopte



rondvraag kan doen bij het personeel voor het uitwerken van een mobiliteitsprofiel, een systeem dat de meest geschikte mobiliteitsmanagementsmaatregelen voorstelt i.f.v. de resultaten van de vragenlijst en een schatting van de kosten en de baten van de voorgestelde maatregelen. Een beperking van het systeem is dat het gesoleerde maatregelen voorstelt, daar waar een bedrijfsvervoerplan normaal gezien uit een combinatie van maatregelen bestaat.

De website zou begin 2001 klaar zijn. Meer info over deze toolbox bij [traject](mailto:traject@traject.be) (tel. 09/2259583; website: www.traject.be).

Opleiding bedrijfsvervoerplannen

In het cursusaanbod van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) is sinds kort een opleiding "mobiliteitsmanagement en bedrijfsvervoerplannen voor bedrijven" opgenomen. Voor meer informatie kunt u terecht bij de Kamer van Koophandel & Nijverheid (tel. 015/451020) of de VSV (tel. 015/440921; website: www.verkeerskunde.be). De VSV organiseert eveneens een opleiding mobiliteitsmanagement en bedrijfsvervoerplannen voor de vakbonden.

Het Nederlandse werkmodel vervoermanagement

Om aan de informatiebehoefte van bedrijven tegemoet te komen ontwikkelde de Nederlandse overheid een handboek dat het proces weergeeft van plan tot implementatie en evaluatie. De gids is een stappenplan voor het opstellen van een bedrijfsvervoerplan, maar is ook handig voor wie met enkele geïsoleerde maatregelen aan de slag wil die niet aan andere maatregelen gerelateerd zijn. De gids is ook nuttig voor bedrijven die hun mobiliteitsmanagementsprestaties op een hoger niveau willen tillen. Het werkmodel bevat ook bronnen, internetadressen, referenties, instanties die bij de uitvoering van dienst kunnen zijn en meer gedetailleerde diensten aanbieden. Het werkmodel is in omloop in een papieren versie die besteld kan worden op het nummer 0031/(0)30/2971495. Een digitale versie is in de maak.



FEDERALE DIENSTEN VOOR WETENSCHAPPELIJKE, TECHNISCHE EN CULTURELE AANGELEGENHEDEN
Wetenschapsstraat 8 - 1000 Brussel



Université de Liège
Services d'Economie des Transports
Boulevard du Rectorat
Bâtiment B33 Boîte 6
4000 Liège



Institut Wallon
Bld Frère Orban, 4
5000 Namur



Langzaam Verkeer
J.P. Minckelerstraat 43 - Paviljoen A
3000 Leuven

