



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 priv e 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 efficiënt 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 beïnvloedt 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 oriënteren 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)

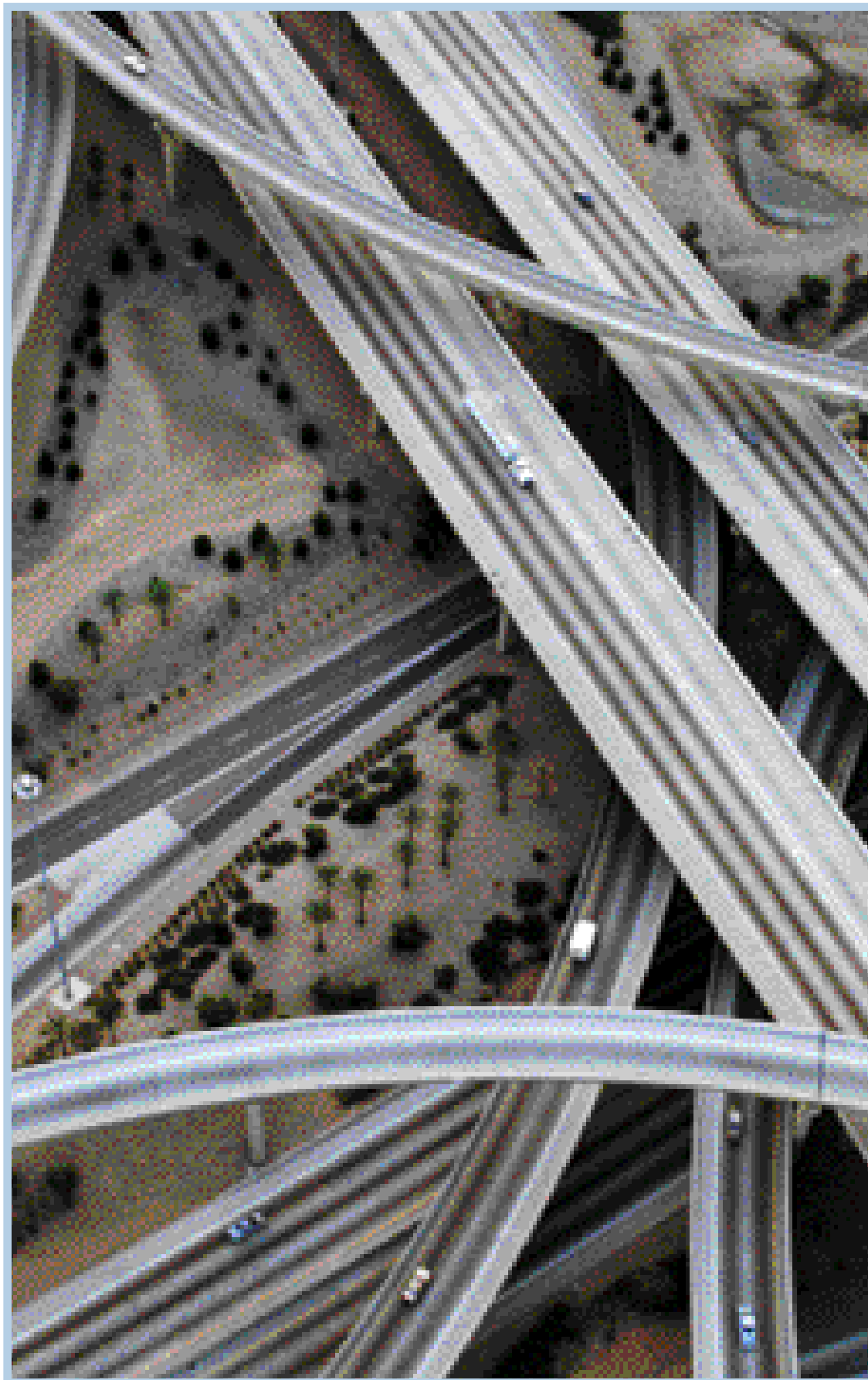
Het dient gezegd dat...

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 wordt geschoven om geen fietsenstallingen te voorzien is dat het bedrijf over onvoldoende ruimte beschikt. Dit argument wordt vaak ontkracht door de vergelijking van het ruimtebeslag voor fietsenstallingen 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 fietsenstalling. 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 fietsenstalling ook effectief meer fietsers opleveren is niet duidelijk. Dergelijke effectmetingen zijn niet beschikbaar en hebben ook weinig zin. Immers **de 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.

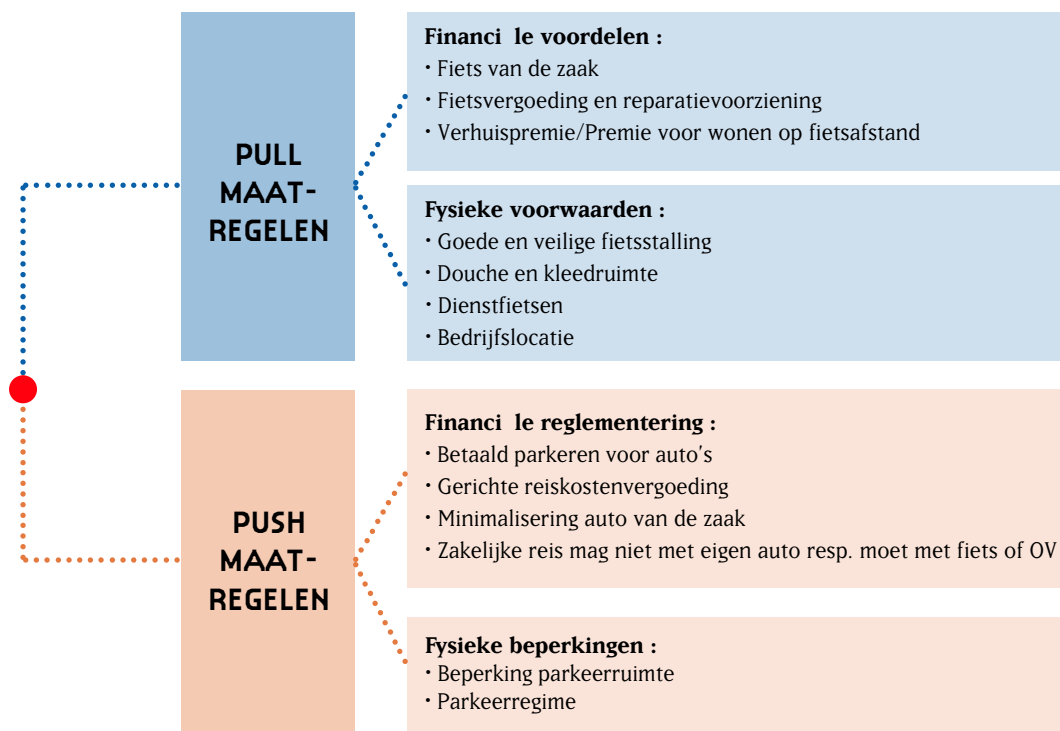
Belang fietsstimulerend beleid voor de werkgever

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 priv�e 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 carpoolsysteem 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.