

---

# Minder, kortere en meer duurzame woon-werkverplaatsingen

André V., Durand C., Heylen E., Tratsaert K., Boniver V., Frisschen S. et Juprelle J. (2001), Etude des instruments influençant la mobilité engendrée par les générateurs de trafic. Rapport final de l'étude STCC non-publié – janvier 2001, (178 p.).

---

*De mobiliteitsproblematiek staat hoog op de Vlaamse politieke agenda en daar zijn redenen voor. Het einde van de groei van het wagenpark is nog niet in zicht en dat geldt ook voor de gevolgen ervan voor het milieu, de volksgezondheid, de verkeersveiligheid, de leefbaarheid, de economie en tal van andere levensdomeinen.*

*Initiatieven die reeds genomen werden om deze problemen het hoofd te bieden bestaan enerzijds uit technische maatregelen (zoals het energieverbruik van de wagen verminderen, 'propere' wagens produceren) en anderzijds uit maatregelen om het auto-gebruik te verminderen door het aanmoedigen van de duurzame verplaatsingsalternatieven zoals de fiets en het openbaar vervoer. Klassieke benaderingen van dit laatste zijn 'top-down' en aanbod-georiënteerd: ze hebben betrekking op verkeersdoorstroming, wegeninfrastructuur en zo meer. Meer en meer echter groeit het geloof dat een oplossing voor de mobiliteitsproblemen vooral te zoeken is in een vraaggerichte benadering door het beïnvloeden van attitude en gedrag ten voordele van duurzame verplaatsingen. Dit vraagt de inzet van een heel arsenaal van instrumenten, waarbij de betrokkenheid van de beheerders van de locaties die mobiliteit 'genereren' (zoals bedrijven, recreatiedomeinen, shoppingcentra en scholen) een centrale rol speelt. Deze vraag-georiënteerde en 'bottom-up'- benadering is 'mobiliteitsmanagement'.*

## **Mobiliteitsmanagement en woon-werkverplaatsingen**

Mobiliteitsmanagementsactiviteiten hebben zich in het verleden vooral geconcentreerd op de reguliere verkeersstromen van woon-werkverkeer en ook wel woon-schoolverkeer, met ondernemingen en scholen als grote vervoergeneratoren. De reden ligt voor de hand: deze verplaatsingen veroorzaken de meeste structurele files en zijn beter beheersbaar, want ze verlopen volgens een vast patroon. Ook al neemt het meer diffuse vrijetijdsvverkeer sterk toe de laatste jaren, toch neemt het belang van de woon-werkgerelateerde verplaatsingen niet af. Uit het onderzoek 'verplaatsingsgedrag' van 1999 in opdracht van DWTC (federale Diensten voor Wetenschappelijke, Culturele en Technische Aangelegenheden) blijkt naar-het-werkgaan voor de Vlaming nog steeds één van de voornaamste verplaatsingsmotieven, in verhouding tot het totaal aantal verplaatsingen en gemeten op alle dagen van de week, weekend inclusief. Meer nog, het aandeel van de auto bij verplaatsingen naar het werk (65,5% met de auto als chauffeur) is hoger

dan het aandeel van de auto in het totaal aantal verplaatsingen (48%).

De studie die voorwerp is van dit artikel gaat over *mobilitateitsmanagementsactiviteiten* die werkgevers, beleidsmakers op lokaal, regionaal en federaal niveau kunnen inzetten om het autosolisme in het woon-werkverkeer te verminderen ten voordele van duurzame verplaatsingsmodi. De studie werd uitgevoerd in opdracht van DWTC in het kader van het federaal programma 'Duurzame Mobiliteit 1996-2001'. Het onderzoek werd uitgevoerd door de dienst vervoerseconomie van de universiteit van Luik, Institut Wallon en Langzaam Verkeer vzw.

## **Inventaris van instrumenten ter beïnvloeding van het woon-werkverkeer**

In de eerste fase van het onderzoek werd een *inventaris* opgemaakt van bestaande en nieuwe mobiliteitsmanagementsmaatregelen om de verplaatsingen in gunstige zin te beïnvloeden. Doel was een overzicht te krijgen van de mogelijkheden waaruit werkgevers, gemeenten, beleidsmakers, ... kunnen putten, eenmaal ze besloten hebben maatregelen te nemen om het autosolisme bij hun werknemers te verminderen. De inventaris omvat ook maatregelen die op andere doelverplaatsingen gericht zijn dan louter woon-werkverkeer. De inventaris kwam tot stand door een studie van *praktijkvoorbeelden* en een *schriftelijke bevraging* van binnen- en buitenlandse deskundigen. Maatregelen die door één of meerdere van deze deskundigen als potentieel interessant werden naar voor gebracht, werden erin opgenomen. Daar waar beschikbaar werd in de inventaris ook aangegeven waar de maatregel reeds met succes werd toegepast. De 147 maatregelen werden ingedeeld in 9 categorieën: ruimtelijke ordening, infrastructuur, fiscaliteit, tarifiering, wetgeving-arbeidsreglement, voordelen toegekend door de werkgever, diensten, telematica en informatie en sensibilisering. Voor elke maatregel werd ook aangeduid of het gaat om een stimulerende (*pull-*)maatregel dan wel om een ontradende (*push-*)maatregel. De maatregelen werden ook ingedeeld naar hoofddoel bv. vermindering van de vervuiling, naar verplaatsingsmotief

bv. woon-werkverkeer en naar toepassingsgebied bv. lokaal.

## **Evaluatie van voorbeeldmaatregelen**

Uit de inventaris werden *tien maatregelen geselecteerd* voor een grondige evaluatie. Immers, binnen het tijdsbestek van de studie was een evaluatie van alle maatregelen niet haalbaar. Bij de selectie van de 10 maatregelen werd prioriteit gegeven aan maatregelen gericht op de woon-werkverplaatsingen. Elke maatregelencategorie is in de selectie vertegenwoordigd en enkel implementeerbare maatregelen met een reële slaagkans gezien de Belgische context werden weerhouden. De gekozen maatregelen zijn de volgende:

- het opstellen van een bedrijfsvervoerplan
- het invoeren van flexibele werktijden
- doorrekenen van de kosten van het parkeren aan de werknemer of het geven van een premie voor wie er geen gebruik van maakt
- beperking van het aantal parkeerplaatsen op het werk
- voorzien van fietsinfrastructuur op het werk
- een wettelijk kader voor de terugbetaling van woon-werkverplaatsingen waarbij de duurzame verplaatsingswijzen bevoordeligd worden
- 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 werknemer
- opstellen van een samenwerkingsprotocol tussen de openbaarvervoermaatschappijen en de bedrijven met het oog op een betere bediening van de bedrijvzones
- het organiseren van carpoolen
- het organiseren van telewerken.

De evaluatie omvat drie deelaspecten: de *aanvaardbaarheid* van de maatregel, de praktische en financiële *haalbaarheid* en de (verwachte) *effectiviteit*. Hiertoe werden meer dan 40 interviews van 2 à 3 uur afgenomen van politici, lokale en gewestelijke en nationale overheden (ambtenaren en politiek verantwoordelijken), experts, vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers uit Brussel, Vlaanderen en Wallonië. Voor de studie van de effectiviteit werd de informatie uit de interviews aangevuld met cijfermateriaal uit de onderzoeksli-

teratuur met betrekking tot de (te verwachten) effecten.

Het heersende (politieke) klimaat ten aanzien van de (eventueel verplichte) invoering van de 10 maatregelen – affiniteiten en weerstanden – en de verschillen tussen de regio's komen in de studie sterk naar voor, alsook trends en toekomstverwachtingen. De geïnterviewden geven suggesties voor maatregelenpakketten die de kansen op succes verhogen en stellen alternatieven voor maatregelen die ze minder geschikt achten. Praktische en financiële obstakels die met de implementatie gepaard gaan, worden aangeduid en er worden acties voorgesteld voor het verhogen van de haalbaarheid. Bij de beoordeling van de effectiviteit ging veel aandacht naar de *randvoorwaarden voor succes*. Dit alles geeft een vrij volledig beeld van de manier waarop de 10 maatregelen (en aanverwante maatregelen) in België met succes geïmplementeerd kunnen worden.

De evaluatie van elke maatregel is een studie op zich en een bespreking ervan zou ons dan ook te ver leiden. Wie dat wenst kan hierover meer informatie vinden in het onderzoeksrapport (aan te vragen bij DWTC) of de brochure (aan te vragen bij Langzaam Verkeer).<sup>1</sup> We beperken ons hier tot een aantal aandachtspunten die, over alle interviews en maatregelen heen, sterk naar voor kwamen.

### De ruimtelijke ordening

Een eerste aandachtspunt is de cruciale rol van een goede ruimtelijke ordening voor het voorkomen van (nog meer) mobiliteitsproblemen. De nood aan mobiliteit en het vervoermiddel dat voor een verplaatsing in aanmerking komt wordt in sterke mate bepaald door de *lokalisering van woonzones en activiteitszones* (winkels, bedrijven, recreatie, scholen, ...). Ook een meer evenwichtige verdeling van de ruimte tussen de verschillende verplaatsingsmodi (fiets, te voet gaan, auto en openbaar vervoer) is een prioriteit.

Maatregelen om het *verhuizen* te stimuleren, verkleinen evenzeer de nood aan mobiliteit. Als men dicht bij het werk, openbaar vervoer of andere voorzieningen (lees: in de stad) gaat wonen, verkleint de verplaatsingsnood en worden fiets en te voet gaan soms waardige alternatieven. Dit kan aangemoedigd

worden d.m.v. een aangepast huisvestingsbeleid, het verbeteren van woon- en leefkwaliteit in de stad, het verminderen van de onroerende voorheffing in verstedelijkte gebieden, ... Een vermindering van de registratierechten en het geven van verhuispremies, e.d.m. verhogen de woonmobiliteit: de drempel om te verhuizen wordt kleiner.

### De fiscale maatregelen

De fiscaliteit is een tweede sleutel om te komen tot een meer duurzame mobiliteit. Bijna alle geïnterviewden vinden beperkende én stimulerende fiscale maatregelen noodzakelijk om een gedragsverandering te bekomen. De huidige fiscaliteit bevordert echter het gebruik van de wagen naar het werk: hoe groter de afgelegde woon-werkafstand, hoe hoger de aftrek. De fiscaliteit met betrekking tot bedrijfswagens *stimuleert een maximaal gebruik* en ontmoedigt het gebruik van andere verplaatsingsmodi. Uit het Belgisch onderzoek 'verplaatsingsgedrag' (1999) blijkt dan ook dat de woon-werkafstanden afgelegd met een bedrijfswagen gevoelig hoger liggen dan bij de andere chauffeurs. Wat de *belasting* op voertuigen betreft, zien de geïnterviewden heil in een systeem waarbij de taksen voor het gebruik van de wagen verhoogd en de kosten voor het autobezit verlaagd worden. Meer mensen krijgen toegang tot de wagen, wat een goede zaak is in de bestrijding van vervoersarmoede en de gebruiker betaalt in functie van de economische, sociale en milieuschade die hij/zij veroorzaakt.

### Een structureel parkeerbeleid

Het parkeerbeleid is een volgende pijler in het sturen van mobiliteit. Betalend parkeren, zowel op de weg als op bijvoorbeeld de parking van het werk, is een andere vorm van internalisering van de mobiliteitskost. Het beschikken over een gratis parkeerplaats is een al te grote stimulans om voor de wagen te kiezen. *Ontmoedigen* van langparkeren in de stadscentra (met aandacht voor bewonersparkeren), het doorrekenen van de reële parkeerkosten op het werk of het belasten ervan als voordeel aan de werknemer, en het voorzien van 'Park&Ride's' buiten de stad, worden als goede oplossingen beschouwd.

## Een 'totaalpakket' van maatregelen

In de interviews werd benadrukt dat er hoe dan ook geen wonderoplossing bestaat voor de mobiliteitsproblemen en dat van geïsoleerde maatregelen weinig impact te verwachten is. Gedragsverandering vraagt het samenstellen van totaalpakketten met zowel het stimuleren van alternatieven als auto-ontradende maatregelen en het combineren van maatregelen uit *alle categorieën* (fiscaal, infrastructuur, diensten, ...). Gezien de bevoegdheden gespreid zijn over de diverse beleidsniveaus en de locaties (de bedrijven) zelf, zullen de beste resultaten geboekt worden indien inspanningen geleverd worden op *alle niveaus*.

Het uitwerken van autobeperkende maatregelen vraagt een zekere (politieke) moed. Uit de interviews blijkt dat de *Vlamingen bereid zijn verder te gaan* in het zoeken naar oplossingen dan in het Franstalige landsgedeelte. Minder verregaande maatregelen, zoals het voorzien van fietsinfrastructuur bij nieuwbouw en verbouwingen, het organiseren van carpoolen, e.d. kunnen in Vlaanderen zonder al te veel weerstand voorwerp zijn van een verplichting.

Welke maatregelen er ook genomen worden, hun succes staat en valt met *de beschikbaarheid van de alternatieven* voor de wagen. Dit betekent dat vooral een goede ontsluiting en bediening door het openbaar vervoer en het uitdenken van nieuwe verplaatsingsdiensten, de basisvoorwaarde is voor het welslagen van mobiliteitsmanagementsmaatregelen.

## Tot slot...

---

Op basis van de resultaten werden *aanbevelingen* geformuleerd. Er werd een brochure opgesteld gericht aan personen met beslissingsbevoegdheid inzake mobiliteitsmanagementsmaatregelen ter verbetering van het woon-werkverkeer (werkgevers, vakbonden, beleidsmakers uit beleidsdomeinen zoals ruimtelijke ordening, mobiliteit, financiën, gemeente- en provinciebesturen). De brochure biedt *richtlijnen* o.m. voor werkgevers die iets willen doen aan de parkeer- en bereikbaarheidsproblemen van hun bedrijf, de kosten van de automobilititeit willen terugdringen, of gewoonweg een duurzame mobiliteit bij hun werknemers willen stimuleren. De inventaris van maatregelen is, zonder de praktijkvoorbeelden, opgenomen in de brochure.

*Katrien Tratsaert*  
*Afdeling Onderzoek en Beleidsvoorbereiding*  
*Langzaam verkeer VZW*

### Noot

1. André V., Durand C., Heylen E., Tratsaert K., Boniver V., Frisschen S. en J. Juprelle. (2000), Denkpistes en werkinstrumenten ten behoeve van een duurzame beheersing van de woon-werkverplaatsingen. DWTC, december 2000.