



Advies

Pendelen en werkbaar werk

Brussel, 4 juli 2016

Contactpersoon: Niels Morsink - nmorsink@serv.be

De heer Philippe MUYTERS
Vlaams minister van Werk, Economie, Innovatie en Sport
Martelaarsplein 7
1000 BRUSSEL

contactpersoon
Niels Morsink
nmorsink@serv.be

ons kenmerk
SERV_BR_20160704_Pendelen en Werkbaar werk_ADV

Brussel
4 juli 2016

Pendelen en werkbaar werk

Mijnheer de minister

De Stichting Innovatie en Arbeid stelt in de studie 'Pendelen en Werkbaar werk' vast dat lange pendeltijden de werkbaarheid van het werk verminderen, ziekteverzuim verhogen en de intentie om van werk te veranderen, versterken. In het bijgevoegde advies doet de SERV enkele voorstellen op basis van dewelke de Vlaamse overheid pendelen kan vermijden, optimaliseren en verduurzamen. Deze voorstellen betreffen zowel het beleidsveld Werk als het beleidsveld Mobiliteit.

Hoogachtend

Pieter Kerremans
administrateur-generaal

Karel Van Eetvelt
voorzitter

Bijlage(n):

Kopie: Minister Ben Weyts

Inhoud

Inhoud	4
Krachtlijnen	5
Advies 6	
1 Pendelen verminderen	6
2 Pendelen optimaliseren.....	7
2.1 Provinciale mobiliteitspunten valideren	8
2.2 Fietsen stimuleren	9
2.3 Aandacht voor woon-werkverkeer bij invulling basisbereikbaarheid.....	9
2.4 Infrastructuurmaatregelen.....	11
2.5 Potentieel van mobiliteitsmanagement op bedrijfsniveau	11
2.6 Werking pendelfonds verbeteren	11
2.7 Financiële en fiscale stimuli uitwerken	12
2.7.1 Voorwaarden mobiliteitsbudget uitwerken.....	12
2.8 Toegankelijkheid garanderen.....	12
Bibliografie	14

Krachtlijnen

- De Stichting Innovatie en Arbeid stelt in de studie 'Pendelen en Werkbaar werk' vast dat lange pendeltijden de werkbaarheid van het werk verminderen, ziekteverzuim verhogen en de intentie versterken om van werk te veranderen.
- De Vlaamse overheid kan door middel van de sectorconvenants de sectoren aanzetten om telewerken en duurzaam multimodaal vervoer meer ingang te doen vinden in de sectoren. Dit advies reikt een aantal mogelijke maatregelen aan om pendelen te verminderen en te optimaliseren.
- De Provinciale mobiliteitspunten kunnen hun rol als aanspreekpunt meer valideren door bestaande initiatieven meer op elkaar af te stemmen.
- De sociale partners verwelkomen het Vlaams Fietsplan en vragen de Vlaamse Regering om de fiets een prominente plaats te geven in de ontsluiting van knooppunten van het openbaar vervoer.
- De sociale partners van de SERV sluiten zich aan bij het MORA advies basisbereikbaarheid van april 2015 dat stelt dat de basisbereikbaarheid een openbare dienstverplichting is die moet worden gegarandeerd door de Vlaamse overheid.
- De sociale partners nemen het engagement op om mobiliteitsmanagement naar aanleiding van driejaarlijkse diagnostiek op de ondernemingsraden te brengen.
- Wat betreft spoorinfrastructuurmaatregelen vragen de sociale partners prioritair een snellere realisatie van het GEN en Brabantnet rond Brussel en de realisatie van voorstadsnetwerken per spoor voor Antwerpen en Gent.
- De sociale partners willen het belang van het behouden van het Pendelfonds als instrument ter verduurzaming van het woon-werkverkeer benadrukken, maar willen de werking vanaf de tiende oproep eenvoudiger en strategischer maken.
- De sociale partners vragen de Vlaamse Regering werk te maken van de voorwaarden voor een mobiliteitsbudget. Dit laatste kan door onder andere in te zetten op een eengemaakte tarief- en betaalstructuur van duurzame vervoersalternatieven en ander flankerend beleid.
- De sociale partners vragen om, in het kader van basisbereikbaarheid, maximaal in te zetten op de toegankelijkheid van het collectief en geregeld vervoer.

Advies

De Stichting Innovatie en Arbeid stelt in de studie 'Pendelen en Werkbaar werk' vast dat lange pendeltijden de werkbaarheid van het werk verminderen, ziekteverzuim verhogen en de intentie versterken om van werk te veranderen. Naarmate de pendeltijd oploopt, neemt het aandeel werknemers met werkstressproblemen, motivatieproblemen en een onevenwichtige werk-privébalans toe. Bij werknemers die meer dan twee uur pendelen, is het aandeel dat problemen heeft om werk en privé in balans te houden ongeveer dubbel zo groot dan bij werknemers die minder dan een uur pendelen. Werknemers met lange reistijden zijn vaker afwezig op het werk en overwegen vaker om naar ander werk te zoeken.

De Vlaamse overheid en de sociale partners hebben in het Pact 2020 hierover het volgende afgesproken:

- Het aantal afgelegde km per persoon in het woon-werkverkeer per auto wordt drastisch verlaagd tegen 2020. Onder meer thuiswerk wordt daartoe gestimuleerd.
- Tegen 2020 zullen bovendien 40% van de woon-werkverplaatsingen gebeuren enerzijds door collectief vervoer, waaronder het openbaar vervoer en anderzijds te voet of per fiets.

De Vlaamse overheid kan het pendelen verminderen door via de sectorconvenants de sectoren aan te zetten om telewerken en duurzaam multimodaal vervoer meer ingang te doen vinden in de sectoren.

Om het pendelen te optimaliseren reiken de sociale partners op basis van het pendelplan en MORA adviezen over de verduurzaming van het woon-werkverkeer een niet-limitatieve lijst van concrete voorstellen aan waarmee het pendelen kan worden verduurzaamd en geoptimaliseerd.

1 Pendelen verminderen

Eén van de doelstellingen in Pact2020 is het aantal afgelegde km per persoon in het woon-werkverkeer per auto tegen 2020 drastisch te verlagen. De afspraak in het Pact was om onder meer thuiswerk daartoe te stimuleren. Thuiswerk nam de afgelopen twintig jaar aanzienlijk toe en dit vooral bij werknemers die op minder frequente basis thuiswerken.

14,4% van de loontrekkenden in Vlaanderen deed minstens af en toe aan thuiswerk in 2013. Voor organisaties biedt thuiswerk voordelen doordat het de tevredenheid en productiviteit kan aanwakkeren en omdat het kosten- en tijdsbesparend kan zijn. Voor werknemers biedt thuiswerk meer mogelijkheden om werk en privéleven beter op elkaar af te stemmen en om de pendeltijd te beperken¹. Daarbij dient te worden opgemerkt dat bijna 10 keer meer hooggeschoolden aangeven thuis te werken dan laaggeschoolden. Dat heeft uiteraard veel met de aard van het uitgevoerde werk te maken, dat zich al dan niet leent om op afstand te worden uitgevoerd. Maar vermoedelijk speelt ook de graad van autonomie in de functie een rol².

De Federale diagnostiek 2014 heeft eveneens aandacht voor telewerken en de impact op verplaatsingsgedrag. Het aandeel vermeden verplaatsingen door telewerk kwam in 2014 neer

¹ Herremans, W., Vanderbiesen, W., Rober, A., Vansteenkiste, S., Neefs, B., Theunissen, G., Sels, L., & Sourbron, M. (2015). Terugblik op de Vlaamse arbeidsmarkt. Ontwikkelingen sinds de jaren tachtig (WSE Report 2015 nr.1). Leuven: Steunpunt Werk en Sociale Economie

² [Statbel, Bijna een vierde van de hooggeschoolde loontrekkenden verricht thuiswerk, In de Kijker – 28 april 2016](#)

op net geen 2% van het totaal aantal verplaatsingen in 2014, terwijl dit in 2011 slechts 0,7% was. Wanneer we enkel naar Vlaanderen kijken komen we op een soortgelijk percentage vermeden verplaatsingen, namelijk 1,7%. Wanneer we specifiek naar steden kijken, stijgt dit percentage. In Brussel, waar congestieproblemen een dagelijkse realiteit zijn, zorgt telewerken voor 3,8% vermeden verplaatsingen op het totaal aantal verplaatsingen richting de hoofdstad³.

Telewerken heeft dus potentieel. Telewerk wordt in CAO 85bis begrepen als een vorm van organisatie en/of uitvoering van het werk waarin, met gebruikmaking van informatietechnologie, in het kader van een arbeidsovereenkomst werkzaamheden die ook op de bedrijfslocatie van de werkgever zouden kunnen worden uitgevoerd, op regelmatige basis en niet incidenteel buiten die bedrijfslocatie worden uitgevoerd.

Om telewerken meer ingang te doen vinden kan de Vlaamse overheid de sectorconvenants gebruiken. Geen van deze generatie sectorconvenants besteedt in zijn werkbaarheidsaanpak expliciete aandacht aan telewerken. Dit is nochtans een evidente manier om pendelen te verminderen. De sociale partners vragen daarom dat in het volgend inhoudelijk kader voor de sectorconvenants en vervolgens in de onderhandelingen met de sectoren sterker de nadruk wordt gelegd op telewerken. Sectoren kunnen een belangrijke rol spelen om telewerken ingang te doen vinden door bijvoorbeeld het verspreiden van best practices of bedrijven bewust te maken dat ze via de KMO-portefeuille HR-advies kunnen inwinnen over telewerken.

Telewerken is omkaderd door een CAO. Als in de NAR een kader wordt gevonden rond occasioneel telewerk kan ook dit door de Vlaamse overheid en de sectoren worden gestimuleerd. De sociale partners wensen dat ook andere vormen van tijd en plaatsonafhankelijk werken zoals satellietkantoren, gedecentraliseerd vergaderen en glijdende uren deel uitmaken van het sociaal overleg. De sociale partners vinden het aangewezen om vooraf een risico- en opportuniteitsanalyse uit te voeren.

2 Pendelen optimaliseren

De sociale partners hebben zich steeds geëngageerd om van duurzame mobiliteit en meer in het bijzonder duurzaam woon-werkverkeer een belangrijk onderdeel van het Vlaams sociaal overleg te maken. Het Pendelfonds en de doelstellingen van PACT2020 zijn enkele voorbeelden hiervan.

Aangezien het woon-werkverkeer in stijgende lijn zal blijven gaan, is het meer dan ooit actueel om dit te optimaliseren⁴. Pact 2020 stelde als doelstelling om 40% van de woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer, collectief vervoer, te voet of met de fiets te laten gebeuren. Deze doelstelling is nog niet bereikt. In 2014 vond nog 68,5% van het woon-werkverkeer plaats met de auto⁵. Slechts 13,5% van het woon-werkverkeer vond plaats met het openbaar vervoer, collectief vervoer of carpoolen. 15% van de pendelaars ging met de fiets en ongeveer 2% te voet.

³ Federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer (2016) *Diagnostiek woon-werkverkeer 2014*

⁴ Stijging van 4,8% tussen 2012 en 2030 volgens het Federaal Planbureau, 2015, Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, Federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer

⁵ D. Janssens et al. (2014) *Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.5*. Instituut voor mobiliteit: Hasselt

Deze cijfers tonen aan dat er nog marge is om pendelen te optimaliseren en te verduurzamen. Deze verduurzaming van het woon-werkverkeer vraagt volgens de sociale partners niet enkel om maatregelen die inzetten op een modal shift op korte termijn, maar een structurele langetermijnaanpak die inzet op een blijvende mental shift bij werkgevers en werknemers.

De sociale partners reiken, op basis van de maatregelen die worden voorgesteld in het Pendelplan⁶, volgende niet limitatieve lijst van maatregelen aan die kunnen zorgen voor een verduurzaming van het woon-werkverkeer en het pendelen voor werknemers kunnen optimaliseren.

2.1 Provinciale mobiliteitspunten valideren

In elke provincie staan Provinciale Mobiliteitspunten ter beschikking van bedrijven, bedrijvenzones en instellingen die te maken hebben met problemen van woon-werkverkeer of die het woon-werkverkeer van of naar hun bedrijfslocatie op een duurzamere manier willen organiseren.

De sociale partners hebben belangrijke inzichten in de mobiliteitsbehoeften in de streek op niveau van woon-werkverkeer. Vernieuwde partnerschappen in het kader van het streekbeleid en werkgelegenheidsbeleid, maar ook in het kader van de op te richten regioraden in de vervoersregio's rond basisbereikbaarheid, zijn een aangewezen platform om de lokale kennis van de sociale partners mee te nemen. In deze partnerschappen kan ook woon-werkverkeer aan bod komen. Een vlotte doorstroming van informatie van deze nieuwe partnerschappen naar de Provinciale mobiliteitspunten (PMP) is van belang. Ze zouden ad-hoc kunnen worden uitgenodigd om de mobiliteit in de streek te bespreken met de partners.

De sociale partners wensen dat de PMPs hun rol als centraal aanspreekpunt voor bedrijven in kader van de verduurzaming van het woon-werkverkeer meer kunnen valideren. Dit kan volgens de sociale partners door bestaande beleidsinitiatieven meer op elkaar af te stemmen:

- Het provinciaal mobiliteitspunt kan als aanspreekpunt voor bedrijven de VSV wijzen op behoeften voor vorming en opleiding.
- De provinciale mobiliteitspunten kunnen een grotere rol spelen bij de verspreiding van de best practices van het pendelfonds. Bedrijven leveren in hun projecten heel wat beleidsrelevante informatie aan over bereikbaarheidsproblemen. De PMPs moeten deze informatie doorgeven aan de juiste wegbeheerder of vervoersoperator. De PMPs hebben ook een belangrijke rol in de terugkoppeling van de adviezen van de Begeleidingscommissie aan de bedrijven die een dossier hebben ingediend. De SERV stelt ook voor om, duidelijker dan in het verleden, aan te geven dat de provinciale mobiliteitspunten een belangrijke rol hebben bij de evaluatie en bijsturing van de goedgekeurde projecten op het terrein. De PMPs dienen echter wel in hun beoordeling tot meer gelijkvormigheid te komen. Het departement MOW zou een coördinerende rol over de PMPs kunnen krijgen.

⁶ Het pendelplan had vier doelstellingen: 1) meer ondersteuning en duidelijkheid aan bedrijven, 2) duurzamer pendelen 3) pendelen op maat en 4) een groter draagvlak

2.2 Fietsen stimuleren

Het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer is vandaag 15%. Dit gaat in stijgende lijn, maar is te weinig aangezien 55% van de bevolking op minder dan 5km van zijn werk woont. Van de personen die tussen 1,1km en 3km van hun woonst werken, heeft bijna de helft de wagen als hoofdvervoerswijze. Slechts 23% gaat met de fiets. Tussen 3,1km en 5km daalt het aantal fietsers naar 11% en stijgt het aandeel van de wagen tot 58%⁷. Ook hier is nog marge voor verbetering.

De sociale partners willen het fietsgebruik stimuleren. De fietsvergoeding kan een facilitator zijn. In verschillende sectorale CAO's is de fietsvergoeding opgenomen⁸. De sociale partners engageren zich om het sociaal overleg over het stimuleren van de fiets te revitaliseren.

De Vlaamse Regering stelde op 28 april 2016 het Vlaams Fietsplan voor. In dit plan is het woon-werkverkeer de meest belangrijke focus. Er wordt onder andere het engagement genomen om 100 miljoen te investeren in een betere fietsinfrastructuur in navolging van groeiende investeringsbudgetten in de fiets in het afgelopen decennium.

De sociale partners verwelkomen het Vlaams Fietsplan en vragen de Vlaamse Regering om:

- in het kader van de conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid, de fiets een prominente plaats te geven in de ontsluiting van knooppunten van het openbaar vervoer.
- te werken aan meer fietsenstallingen, de aanleg en een beter onderhoud van fietspaden en het verder stimuleren van fietsvriendelijke initiatieven. De daling van het gebruik van de fiets voor het woon-schoolverkeer wijst op de noodzaak van een veiligere fietsinfrastructuur, ook in fietsstallingen. Veilige en overdekte fietsstallingen kunnen eraan bijdragen dat de fiets een grotere rol kan spelen in het voor- en natraject van een multimodaal pendeltraject. Een essentieel onderdeel hiervan is dat de fiets gemakkelijk moet kunnen worden meegenomen op het openbaar vervoer.
- De sociale partners steunen de minister in zijn engagement voor de prioritaire realisatie van fietssnelwegen in de meest congestiegevoelige gebieden. Een op woon-werkverkeer gefocuste uitvoering van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zou in belangrijke mate kunnen bijdragen aan het bevorderen van de fiets als keuze in het woon-werkverkeer.

2.3 Aandacht voor woon-werkverkeer bij invulling basisbereikbaarheid

In het Vlaams regeerakkoord werd aangegeven dat de Vlaamse regering het decretaal verankerde concept van basismobiliteit zou omvormen tot basisbereikbaarheid.

⁷ D. Janssens, K. Declercq, G. Wets, 'Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen (2012-2013)', Instituut voor mobiliteit

⁸ CAO van 10 februari 2014 van het paritair comité van de bedienden in de voedingsnijverheid (PC 220); CAO van 22 september 2015 van het paritair comité voor de zelfstandige kleinhandel (PC 201)

De sociale partners van de SERV sluiten zich aan bij het MORA advies basisbereikbaarheid van april 2015 dat stelt dat de basisbereikbaarheid een openbare dienstverplichting is die moet worden gegarandeerd door de Vlaamse overheid met volgende instrumenten:

- Een ruimtelijk beleid dat maximaal inzet op de bundeling van functies en het versterken van kernen. Bij nieuwe ontwikkelingen moeten ruimtelijke principes als nabijheid en verdichting als uitgangspunt worden genomen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden ingeplant op locaties met een goede score voor de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau. Volgens de sociale partners dient de Vlaamse Regering zoveel mogelijk de bereikbaarheid van tewerkstellingsplaatsen te garanderen door nieuwe tewerkstellingsplaatsen in te plannen nabij knooppunten van openbaar vervoer en te voorzien in een openbaar vervoer dat bestaande werklocaties maximaal ontsluit. De kern van dit openbaar vervoer dient te bestaan uit het geregeld vervoer met trein, metro, tram en bus dat, waar nodig, kan worden aangevuld met shuttlediensten.
- Een bestemmingsgericht mobiliteitssysteem dat duurzame verplaatsingen te voet, met de fiets en het openbaar vervoer maximaal stimuleert en faciliteert. Binnen dit mobiliteitssysteem moet een hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk de ruggengraat vormen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit vraagt een ruimtelijk structurerend en bestemmingsgericht netwerk van trein, metro, tram en bus dat inzet op verknoopte en hoogwaardige corridors die frequent worden bediend. Deze knooppunten dienen voor lange tijd te worden vastgelegd en kunnen dan worden gekoppeld aan fiets- en voetgangersnetwerken en worden bediend door vele vervoersmiddelen waaronder bus en tram maar ook door andere publiek toegankelijk modi zoals gedeelde modi, taxidiensten, andere vormen van collectief vervoer, bijzonder geregeld vervoer, minder mobiele centrales enzoverder. Het is belangrijk dat de Vlaamse overheid deze andere publiek toegankelijke modi volwaardig inschakelt in het openbaar vervoersnetwerk en eveneens wettelijk omschrijft als een openbare dienstverplichting om de basisbereikbaarheid van knooppunten op lange termijn te garanderen.

De sociale partners wensen dat de Vlaamse regering de conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid onder andere aanwendt om te voorzien in de maximale ontsluiting van, al dan niet moeilijk bereikbare, tewerkstellingsplaatsen. Daartoe moet de gebruiker centraal gesteld worden. Er dient bijzondere aandacht te zijn voor de meest mobiliteitsarme gebruikers. Er moet vertrokken worden van de bereikbaarheidsnoden van werkgevers en werknemers.

De sociale partners vragen de Vlaamse regering om, in het kader van de proefprojecten basisbereikbaarheid in de betrokken vervoersregio's, de bereikbaarheidsnoden van tewerkstellingsplaatsen te onderzoeken en een aantal bereikbaarheidsoplossingen en maatregelen ter verduurzaming van hun woon-werkverkeer voor te stellen. De leerresultaten van deze projecten kunnen worden meegenomen bij de evaluatie van de proefprojecten basisbereikbaarheid zodat zij mogelijks kunnen opgeschaald en toegepast worden op de bereikbaarheid van tewerkstellingsplaatsen in de overige vervoersregio's.

De sociale partners ondersteunen de ambitie om basisbereikbaarheid op een maatschappelijk-efficiënte manier te bewerkstelligen maar vinden het belangrijk dat de betaalbaarheid van het vervoersaanbod voor de gebruiker wordt gegarandeerd. Volgens de sociale partners is er enkel ruimte voor een tariefdifferentiatie indien dit tot een kwalitatieve verbetering van de dienstverlening leidt.

2.4 Infrastructuurmaatregelen

Het woon-werkverkeer is geconcentreerd tijdens bepaalde tijdsperiodes. De functionele verplaatsingen (nl. werken, zakelijk, schoolverkeer) maken bijvoorbeeld om 6u 's morgens maar liefst 76% van de verplaatsingen uit⁹. Gedurende deze periodes wordt de infrastructuurcapaciteit overbelast. Dit geldt voor de weg, maar ook voor het spoor. Voor het wegennet kunnen maatregelen zoals spitsstroken, weefstroken, carpoolstroken en toeritdosering bijdragen tot een betere doorstroming van het verkeer tijdens de spitsuren. Voor het spoor denken de sociale partners aan maatregelen die de oververzadigde Noord-Zuidverbinding ontlasten.

De sociale partners vragen om prioritair in te zetten op:

- de snellere realisatie en operationalisering van het GEN en Brabantnet rond Brussel;
- de realisatie van voorstadnetwerken per spoor voor Antwerpen en Gent. De uitbouw van beide netwerken impliceert niet noodzakelijk grote investeringen in nieuwe spoorinfrastructuur maar kan mogelijks ook bereikt worden aan een geringere kostprijs door een betere benutting van de bestaande spoorweginfrastructuur, investeringen in rollend materiaal en een aangepaste dienstregeling in samenwerking met De Lijn.

De sociale partners vragen ook voldoende onderhoud van wegennet, openbaar vervoernetwerk en fietspaden.

2.5 Potentieel van mobiliteitsmanagement op bedrijfsniveau

Op het federale niveau bestaat de driejaarlijkse verplichte diagnostiek voor ondernemingen met meer dan 100 werknemers. Dit zou een opportuniteit kunnen zijn voor bedrijven om een accuraat mobiliteitsmanagement voor werknemers te ontwikkelen, mits voldoende feedback voor de werkgever en sociaal overleg op bedrijfsniveau. De sociale partners nemen het engagement om dit mee op de agenda van de ondernemingsraad te plaatsen.

Parallel hieraan zou de Vlaamse overheid kunnen nadenken over de ontwikkeling van een instrument dat als graadmeter kan dienen voor de bereikbaarheid van een woning, onderneming of industrieterrein.

2.6 Werking pendelfonds verbeteren

Het Pendelfonds heeft volgens het decreet tot doel subsidies aan te reiken voor de realisatie van projecten die specifieke duurzame mobiliteitsmaatregelen inzake woon-werkverkeer inhouden.

De sociale partners willen het belang van het Pendelfonds als instrument ter verduurzaming van het woon-werkverkeer benadrukken, maar willen de werking vanaf de tiende oproep eenvoudiger en strategischer maken. Zij vragen daarom om voor aanvang van de tiende Pendelfondsoproep, effectief werk te maken van de hervormingsvoorstellen zoals geformuleerd

⁹ Instituut voor mobiliteit (2014) 'Onderzoek verplaatsingsgedrag'

in de consensusnota van 4 juni 2014 en in de schoot van de Begeleidingscommissie van het Pendelfonds te voorzien in een voorafgaandelijk overleg met alle betrokkenen om de grote strategische lijnen voor de nieuwe tiende projectoproep vast te leggen.

De sociale partners bezorgden, in het kader van het gevraagde strategisch overleg, op 25 maart 2016 een nota met een aantal strategische en methodologische voorstellen voor de tiende oproep. Overleg tussen de vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, de provinciale mobiliteitspunten, de Begeleidingscommissie en haar secretariaat dient uitsluitend te geven over volgende punten:

- De verhoging van de maatschappelijke impact van het Pendelfonds;
- De thematische focus voor de volgende oproepen;
- De communicatie naar bedrijven en hun werknemers.

Voor verdere duiding van deze optimaliseringsvoorstellen verwijzen de sociale partners naar de consensusnota van juni 2014 en de nota met optimaliseringsvoorstellen van 25 maart 2016.

De sociale partners zijn ervan overtuigd dat deze optimaliseringsvoorstellen binnen het huidige decretale kader kunnen worden toegepast. Na een evaluatie van de werking van de tiende oproep, kunnen mogelijke decreetaanpassingen worden doorgevoerd voor aanvang van de elfde oproep.

De sociale partners vragen om op vaste tijdstippen twee oproepen per jaar te lanceren. De geformuleerde optimaliseringsvoorstellen maken dit mogelijk. Zij willen duidelijkheid over de timing van de volgende oproep en willen snel een tijdstip voor het voorafgaandelijk strategisch overleg vastleggen.

De sociale partners vragen om de in 2016 teruggevorderde middelen van lopende Pendelfondsprojecten, beschikbaar te stellen voor de tiende oproep.

2.7 Financiële en fiscale stimuli uitwerken

2.7.1 Voorwaarden mobiliteitsbudget uitwerken

Naast een verhoging van de impact van het Pendelfonds zien de sociale partners het mobiliteitsbudget als belangrijk instrument naar een meer multimodale en duurzame woon-werkmobiliteit. Dit alternatief kan enkel tot stand komen mits het nemen van stappen op de juiste niveaus.

2.8 Toegankelijkheid garanderen

Ongeveer 520.000 personen of 13,7% van de Vlaamse bevolking op beroepsactieve leeftijd heeft een arbeidshandicap. Een duurzame job zorgt niet alleen voor een inkomen voor deze doelgroep maar ook een betere sociale inclusie. Er is nog steeds een grote werkzaamheidskloof tussen de groep van personen met een arbeidshandicap en zonder arbeidshandicap¹⁰¹¹.

10 Samoy, E. (2015). Handicap en Arbeid. Deel I: Definities en statistieken over arbeidsdeelname van mensen met een handicap in Vlaanderen. Update maart 2015. Brussel: Departement WSE

De Vlaamse overheid doet inspanningen om mensen met een arbeidsbeperking bij te staan in het woon-werkverkeer. Er is onder andere een tegemoetkoming in de verplaatsingskosten voor woon-werkverkeer via VDAB.

Er zijn echter nog steeds problemen met de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een arbeidsbeperking. De sociale partners vragen om, in het kader van basisbereikbaarheid, maximaal in te zetten op de toegankelijkheid van het collectief en geregeld vervoer. Voor de sociale partners is het essentieel dat het collectief en openbaarvervoersbeleid vertrekt van de mobiliteitsbehoefte van alle werknemers en specifieke aandacht besteedt aan het wegwerken van fysieke, juridische, mentale, financiële en sociale barrières.

Bibliografie

Advies actielijst Arbeidsbeperking 2020, Brussel 2 december 2015

Advies van de begeleidingscommissie Pendelfonds over de projecten ingediend in de negende oproep, Brussel, 23 februari 2016

Decreet van 30 juni 2006 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2006

Federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer (2016) *Diagnostiek woon-werkverkeer 2014*

Federaal Planbureau, 2015, Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, Federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer

Herremans, W., Vanderbiesen, W., Rober, A., Vansteenkiste, S., Neefs, B., Theunissen, G., Sels, L., & Sourbron, M. (2015). Terugblik op de Vlaamse arbeidsmarkt. Ontwikkelingen sinds de jaren tachtig (WSE Report 2015 nr.1). Leuven: Steunpunt Werk en Sociale Economie.

Kris Peeters, 'Meer werkbare jobs met regels op maat'

MORA, 2013, Mobiliteitsverslag 2013

MORA, 2014, Mobiliteitsrapport 2014

MORA, 2015, Mobiliteitsverslag 2015

MORA (2016) 'Advies aan de bijzondere klimaatcommissie van het Vlaams Parlement'

Samoy, E. (2015). Handicap en Arbeid. Deel I: Definities en statistieken over arbeidsdeelname van mensen met een handicap in Vlaanderen. Update maart 2015. Brussel: Departement WSE.

Statbel, Bijna een vierde van de hooggeschoolde loontrekkenden verricht thuiswerk, In de Kijker – 28 april 2016

Stichting Innovatie & Arbeid (2016) Sectoren verder aan de slag met werkbaar werk in de sectorconvenants 2016-2017

VITO, 2012, Ondersteuning bij de ontwikkeling van een Vlaams Klimaatbeleidsplan, studie uitgevoerd in opdracht van departement Leefmilieu, Natuur en Energie