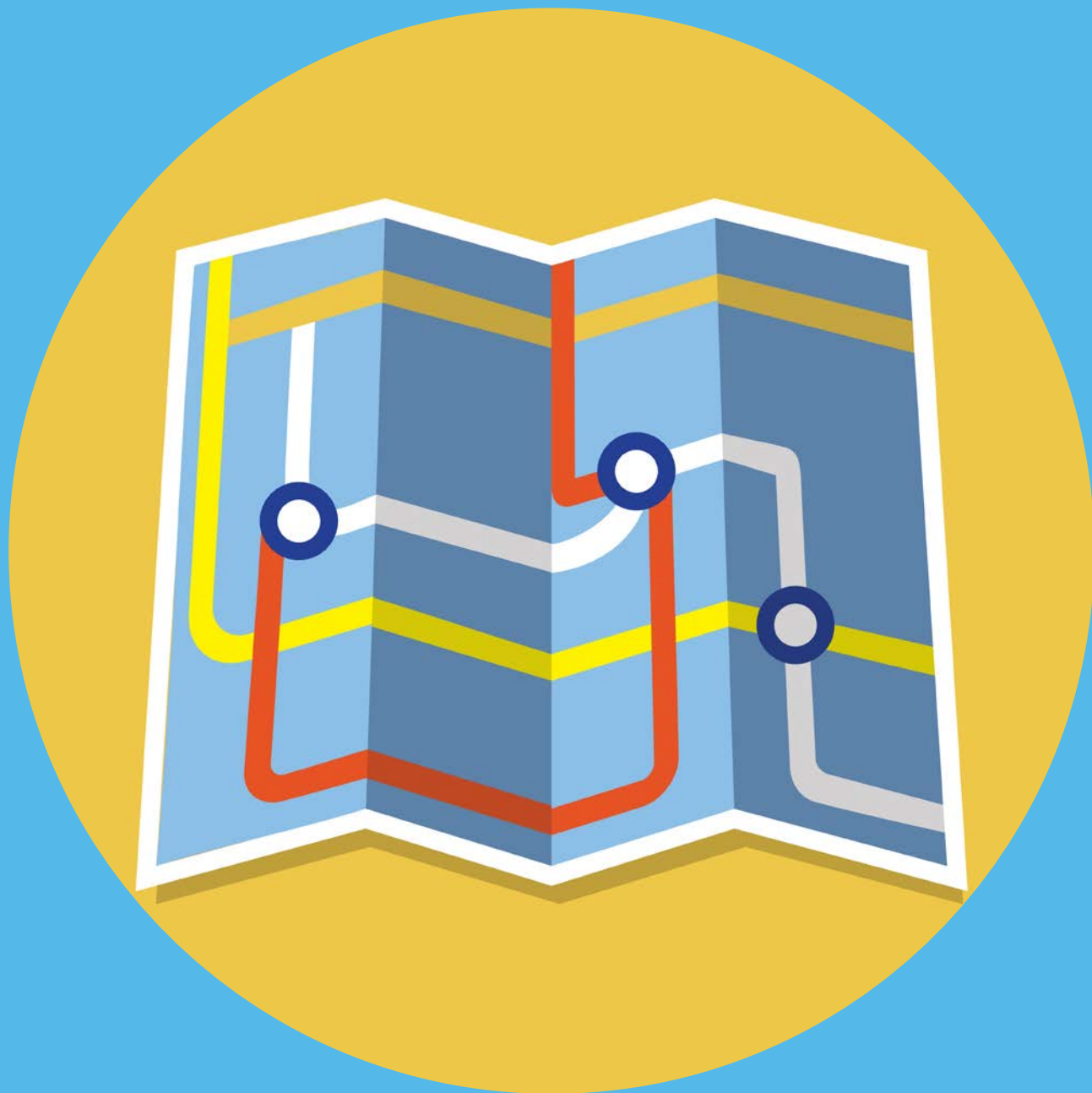


Mobiliteitsverslag

2016



INFORMATIEDOSSIER WOON-WERKVERKEER

INHOUD

Voorwoord	4
Kerncijfers	6
1 Personenmobiliteit	6
2 Goederenmobiliteit	8
3 Effecten.	9
4 Verkeersveiligheid	10
5 Omgeving.	12
Waarom woon-werkverkeer?	13
1 Mobiliteitsevolutie: toenemende druk op de infrastructuurcapaciteit.	13
2 Verwachte mobiliteitsgroei.	18
Hoofdstuk 1 - Woon-werkverkeer: de Vlaamse pendelaar vandaag	20
1 De werkende Vlaming	20
1.1 Werkzaamheidsgraad	20
1.2 Leeftijd en geslacht	20
1.3 Flexibiliteit en arbeidsregimes	20
2 Profiel van de pendelende Vlaming	22
2.1 Woonlocaties, werklocaties en pendelstromen	22
2.2 Vervoersmodi	23
2.2.1 Modale verdeling.	23
2.2.2 Invloed van woon- en werklocaties op modale verdeling	23
2.2.3 Invloed van sectoren en arbeidsregime op modale verdeling	25
2.2.4 Invloed van geslacht op modale verdeling	26
2.3 Verplaatsingstijd.	27
Hoofdstuk 2 - Kostprijs woon-werkverkeer	28
1 Fiscale en RSZ-regelgeving vervoersmodi	29
2 Simulatie van de kostprijs	34
3 Uitgaven en ontvangsten woon-werkverkeer.	38
3.1 Fiscale uitgaven en ontvangsten woon-werkverkeer	38
3.2 Ontvangsten openbaar vervoer	40
4 Maatschappelijke kosten en baten woon-werkverkeer	44
Hoofdstuk 3 - Case: de economische poorten en het woon-werkverkeer	46
1 Het specifieke karakter van de economische poorten	46
1.1 Ligging van de poorten en de druk op mobiliteitsinfrastructuur	46
1.2 Belangrijke maatschappelijke en economische polen.	48
1.3 Arbeidsorganisatie	48
1.4 Woon-werkverkeer in de poorten.	49
2 De economische poorten en het woon-werkverkeer nader belicht	52
2.1 De haven van Antwerpen	52

2.2 De haven van Gent	54
2.3 De haven van Zeebrugge	56
2.4 Brussels Airport	58
3 Samenvatting belangrijkste knelpunten	61
4 Conclusies	62
Hoofdstuk 4 - Beleidsvoornemens	63
1 Bestaande instrumenten	64
1.1 Het woon-werkverkeer in de Vlaamse begroting	64
1.1.1 Specifieke middelen voor woon-werkverkeer	65
1.1.2 Middelen woon-werkverkeer in andere uitgavenposten	66
1.2 Pendelfonds	67
2 De verdeling van de bevoegdheden	68
3 Vlaamse beleidsvoornemens	69
3.1 Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen	69
3.2 Regeerakkoord	71
3.3 Beleidsnota MOW 2014-2019	71
3.4 Conceptnota basisbereikbaarheid	72
3.5 Ontwerp Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	73
3.6 Ontwerp Klimaatbeleidsplan Vlaanderen	74
3.7 Visie 2050: een langetermijnstrategie voor Vlaanderen	75
3.8 Vlaamse spoorstrategie	75
4 Het federale beleid	76
4.1 Federaal regeerakkoord	76
4.2 Beleidsverklaring federale minister voor Mobiliteit	76
5 Ruimere context	78
5.1 Pact 2020	78
5.2 Het Europese witboek Transport	79
5.3 Landenspecifieke aanbevelingen van de Europese Commissie	80
5.4 Landenspecifieke aanbevelingen van de OESO	81
6 MORA-aanbevelingen over woon-werkverkeer	82
6.1 Advies ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen	82
6.2 Advies Beleidsbrief MOW 2015-2016	82
6.3 Advies Visie 2050	83
6.4 Advies basisbereikbaarheid	84
6.5 Advies Klimaatcommissie	85
6.6 Advies telewerken en mobiliteit	85
Hoofdstuk 5 - Inspiratie voor Vlaanderen: enkele voorbeelden uit het buitenland	86
Afkortingenlijst	90
Bronnen kerncijfers	92
Lijst met figuren	93
Lijst met tabellen	94

Voorwoord

Met het besluit van de Vlaamse Regering van 25 september 2009 wordt de Mobiliteitsraad opgedragen een jaarlijks mobiliteitsverslag op te maken. Het verslag vangt aan met een algemene situering van de mobiliteit in de voorbije verslagperiode aan de hand van kerncijfers. De beperkte beschikbaarheid van kwalitatieve cijfers om het mobiliteitsbeleid te monitoren wordt jaarlijks onder de aandacht gebracht. Met uitzondering voor de verkeerveiligheidsgegevens die door het BIVV verzameld worden, en de gegevens voor de binnenvaart van Promotie Binnenvaart blijft het vaak ontbreken aan consistente en uniforme cijferreeksen. De MORA ziet deze gebrekkige gegevensverzameling als een continu aandachts- en werkpunt.

Hiervoor kan de Vlaamse Regering op korte termijn aandringen dat in de nieuwe beheersovereenkomst van de NMBS ook de nodige transparantie van de gegevens t.a.v. de regio's wordt opgenomen. Voor het eigen beleidsdomein zou kunnen worden toegezien dat omzichtig wordt omgesprongen bij herberekening of aanpassing van cijferreeksen of modellen en indien dit toch noodzakelijk zou zijn, moeten maatregelen genomen worden opdat een consistente interpretatie van cijfers en trends mogelijk blijft.

Het jaarlijkse mobiliteitsverslag is voor de MORA een gelegenheid om op een proactieve wijze een concrete bijdrage te leveren aan de beleidsvorming door één of meerdere thema's naar voor te schuiven die nauw aansluiten bij de actuele beleidsagenda. In de vorige mobiliteitsverslagen was er zo een duidelijke visie van het Vlaamse mobiliteitsmiddenveld over de bereikbaarheid van de economische poorten, het autobezit en autogebruik, het infrastructuurinvesteringsbeleid, gedeelde mobiliteit of de verdere ontwikkeling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

In het voorliggende mobiliteitsverslag is de MORA vertrokken van het gegeven dat zowel in het Vlaams Regeerakkoord 2014-2019 als in de Beleidsnota MOW de bereikbaarheid van school en werk hoog op de agenda geplaatst werd. Bovendien zal het thema woon-werk sterk beïnvloed worden door beslissingen in het kader van het nieuwe Beleidsplan Ruimte of door verschillende maatregelen voorgesteld om tegemoet te komen aan de klimaatdoelstellingen.

Het woon-werkverkeer heeft een enorme impact op ons mobiliteitssysteem omdat het een niet onaanzienlijke invloed heeft op het spitsverkeer en dus ook op congestie en benodigde capaciteit van zowel de vervoersinfrastructuur als het openbaar vervoer.



Omgekeerd hebben beleidsbeslissingen in Mobiliteit en Openbare Werken dan weer een impact op economie, arbeidsmarkt, arbeidsorganisatie en de manier waarop werkgevers en werknemers het woon-werkverkeer op hun agenda plaatsen.

Bij het zoeken naar maatregelen ter verduurzaming van de modal split in het woon-werkverkeer komt de complexiteit van het dossier naar boven. Daarom heeft de Mobiliteitsraad geopteerd om het MORA-secretariaat een inventaris te laten opmaken van de verschillende invalshoeken waaruit de woon-werkproblematiek kan bekeken worden. Niet enkel het mobiliteitsperspectief komt aan bod, maar ook de sociale en fiscale impact, de kost voor werknemers en werkgevers, de impact op de bereikbaarheid van onze economische poorten,...

Dit mobiliteitsverslag moet dan ook gelezen worden als een brede verzameling van basisgegevens die een maatschappelijk of politiek debat over het thema woon-werk moet mogelijk maken.

Ik ben er van overtuigd dat dit naslagwerk ook een nuttige basis kan vormen ter ondersteuning van gesprekken over de verdere verduurzaming van het woon-werkverkeer of bij de aanbevelingen over de invoering van een mobiliteitssportefeuille, de herstructurering van het pendelfonds of een verdere vergroening van de verkeersfiscaliteit waarover de verwachtingen van het mobiliteitsmiddenveld hoog gespannen staan.

Daan Schalck
voorzitter Mobiliteitsraad van Vlaanderen



Kerncijfers

1 PERSONENMOBILITEIT

Personenmobiliteit	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Auto							
<i>De MORA publiceert de Vlaamse cijfers van voertuigkilometer en reizigerskilometer van de FOD Mobiliteit en Vervoer. In 2013 werd de methodologie veranderd, de Vlaamse cijfers werden overgenomen van het propagatiemodel Promovia 2014. Hierdoor ontstaat een trendbreuk in de cijfers tussen 2011 en 2012.</i>							
Miljard voertuigkm	N/A	44,5	45,2	51,9	52,2	52,8	
Miljard reizigerskm	N/A	61,9	62,8	63,6	63,1		
Trein miljoen reizigerskm							
<i>Het beheerscontract 2008-2012 afgesloten tussen de federale regering en de NMBS voorziet niet in de publicatie van regionale data. Sinds 2010 zijn geen regionale data meer beschikbaar. De NMBS stelt dat er tot en met 2009 regionale cijfers werden gepubliceerd maar dat de methodologie om nationale vervoerscijfers te verdelen over de regio's na evaluatie niet voldoende betrouwbaar bleken. Tot op heden werd nog geen betrouwbare methode ontwikkeld om accurate regionale cijfers te bekomen.</i>							
De Lijn miljoen reizigersritten							
Antwerpen	201,9	210,2	210,1	206,8	202,3	198	198,6
Oost-Vlaanderen	111,6	114,8	113,3	111,6	112	111,2	109,7
Vlaams-Brabant	98,5	103,3	104,8	108	109,7	108,7	108,6
Limburg	49,8	50,9	50,2	48,7	47,6	47,9	47
West-Vlaanderen	69,4	72	70,7	68,9	67,7	66,4	65,9
Vlaams Gewest	531,2	551,2	549,1	544	539,5	532,2	529,8
Overige modi							
Luchtvaart (miljoen passagiers)	17,43	17,62	19,17	19,41	19,58	22,37	23,68
Fiets (niet beschikbaar)							



Modal split

Er zijn geen cijfers voor 2014 beschikbaar uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen. De waarnemingen voor OVG 5.1. zijn pas gestart in januari 2015 en deze resultaten zijn nog niet beschikbaar.

Modal split % (gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofvervoerswijze)	OVG4.1	OVG4.2	OVG4.3	OVG4.4	OVG4.5	OVG5.1
Autobestuurder	50,38	49,52	50	52,05	51,89	N/A
Autopassagier	17,35	17,18	17,89	15,7	16,9	N/A
Te voet	11,8	12,49	12,28	11,98	10,84	N/A
Fiets	13,5	13,15	11,91	12,64	12,78	N/A
Bus/tram/metro	3,61	3,14	3,42	3,68	3,48	N/A
Trein	1,48	2,15	1,78	2,02	1,74	N/A
Brom/snor/motorfiets	0,62	0,95	1,02	0,51	1,08	N/A
Andere/onbepaald	1,28	1,41	1,67	1,43	1,28	N/A
Modal split % (gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag volgens hoofvervoerswijze)	OVG4.1	OVG4.2	OVG4.3	OVG4.4	OVG4.5	
Autobestuurder	53,19	51,16	46,34	46,04	57,29	N/A
Autopassagier	19,88	24,09	20,25	18,55	23,29	N/A
Te voet	1,34	1,34	0,99	1,46	1,07	N/A
Fiets	4,41	4,46	3,48	3,19	3,8	N/A
Bus/tram/metro	3,24	2,96	2,43	2,56	2,42	N/A
Trein	5,82	7,51	6,58	7,3	6,01	N/A
Brom/snor/motorfiets	0,56	0,82	0,74	0,69	2,04	N/A
Andere/onbepaald	11,54	7,67	19,18	20,2	4,08	N/A

Voertuigen

Voertuigpark personenwagens	3.062.535	3.149.996	3.200.256	3.223.989	3.254.170	3.296.689	3.331.840
Voertuigenmarkt nieuwe personenwagens	249.864	284.142	305.639	269.237	267.860	263.110	281.517
Markt tweedehands ingeschreven voertuigen VL	364.915	363.180	355.212	356.272	365.748	362.998	376.151



2 GOEDERENMOBILITEIT

Goederenmobiliteit	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
--------------------	------	------	------	------	------	------	------

Voor het spoorvervoer neemt de MORA cijfers over van de Studiedienst van de Vlaamse Regering. Voor de periode 2007-2009 zijn dit cijfers van NMBS Logistics. NMBS Logistics publiceert sinds 2010 om concurrentieredenen geen statistieken meer. Het cijfer voor 2010 is een schatting gebaseerd op Eurostatgegevens waarbij het aandeel NMBS Logistics en het Vlaamse aandeel worden ingeschat. Doorheen de tijd zullen deze cijfers meer en meer onbetrouwbaar worden.

Weg (tonkm-miljard)*	36,8	39,12	36,82	37,67	47,31		
Binnenvaart (tonkm-miljard)	3,87	4,42	4,5	4,17	3,98	3,89	3,89
Spoor (tonkm-miljard)	3,15	3,72	3,81	3,67	3,69		
Pijpleiding (tonkm)							
Luchtvracht (1.000 ton)**	449	476	475	459	430	454	489
Maritieme ladingen en lossingen zeehavens (1.000 ton)	228.829	259.961	265.040	257.174	261.578	268.881	274.394

* Sinds 2012 worden voor deze datareeks de cijfers van het Promovia-model gebruikt. Tussen 2012 en 2013 is de dataverzameling gewijzigd. Het cijfer van 2013 is daardoor niet vergelijkbaar met de vorige gegevens.

** Deze cijfers bevatten enkel de vrachtgegevens van de nationale luchthaven. De cijfers van de regionale luchthavens zijn niet opgenomen.

Voertuigkilometer (miljoen)

Bestelwagens	5.857,5	6.027,7	6.283,4	6.389,2		
Vrachtwagens (uit 1 stuk)	1.522,9	1.510,6	1.512,5	1.901,7		
Trekker met oplegger	2.992,6	2.995,0	2.975,2	3.445,1		
Vrachtwagens met aanhangwagen	575,6	575,9	572,6	656,7		
Vracht (miljard voertuigkm, bron: Verkeerscentrum)				5,8	5,9	6,1

Voertuigen

Voertuigpark vrachtwagens (> 3,5 ton) + trekkers	99.571	99.141	98.684	97.269	95.955	95.167	94.982
Voertuigpark lichte vrachtwagens (≤ 3,5 ton)	351.341	366.762	377.949	389.659	399.982	401.800	414.801
Markttotaal nieuwe zware vrachtwagens (> 3,5 ton) + trekkers	6.011	5.300	6.883	6.120	5.389	5.589	6.387
Voertuigenmarkt nieuwe lichte vrachtwagens (≤ 3,5 ton)	30.584	31.872	36.734	32.265	31.581	30.569	36.600



3 EFFECTEN

Effecten	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Filezwaarte kilometeruren per 24h (voortschrijdend jaargemiddelde in december) Vlaams Verkeerscentrum							
Vlaanderen	335	386	424	512	604	627	643
Regio Brussel	160	175	178	251	286	287	297
Regio Antwerpen	129	161	179	213	253	271	276
Stiptheid NMBS							
Stiptheid trein België	88,9	85,7	87	87,2	85,6	88,2	90,9
<i>% stipte treinen of met een vertraging van minder dan 6 minuten</i>							
Stiptheid De Lijn							
Stiptheid bussen & trams De Lijn			51,40%	51,08%	50,74%	49,63%	53,12%
<i>% op tijd aan de eindhalte. Criterium 'op tijd'= aankomen tussen [-2/+5] minuten t.o.v. de geplande aankomsttijd</i>							
Emissies transportsector							
NOx (ton)	69.085	70.003	66.649	63.705	63.818	60.975	
PM10 (ton)	4.731	4.665	4.348	4.152	4.035	3.879	
PM2,5 (ton)	3.596	3.516	3.191	2.290	2.854	2.673	
CO ₂ personen weg (kton)	7.568	7.105					
CO ₂ goederen weg (kton)	4.448	5.475	13.021	13.069	13.361	13.475	



4 VERKEERSVEILIGHEID

Effecten	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verkeersveiligheid							
Verkeersdoden 30 dagen ^a	479	437 ^c	433	384	384	393	390 ^d
Zwaar gewonden (niet-gewogen cijfers) ^b	3.817	3.453	3.702	3.130	2.951		
Zwaargewonden (gewogen cijfers)	4.269	3.879	4.185	3.632	3.442	3.161	

^a Alle slachtoffers die om het leven kwamen bij een ongeval of in de 30 dagen daarna.

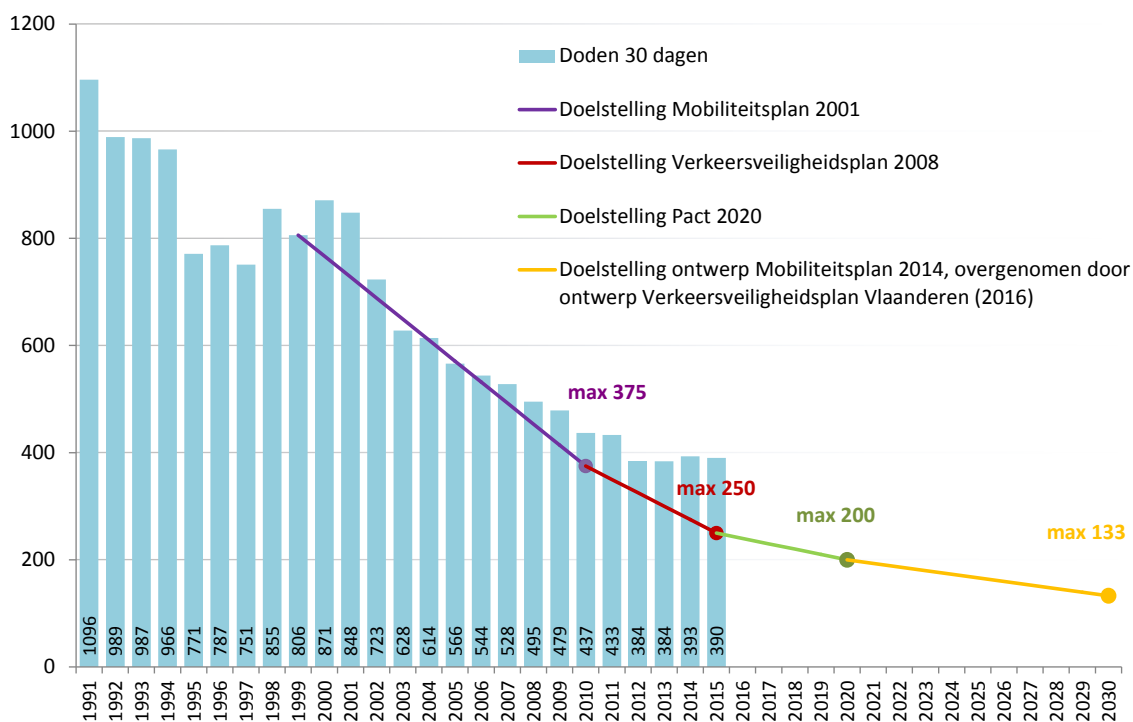
^b De structuur en de aard van de ongevalgegevens is in 2014 gewijzigd ten opzichte van 2013. Zo zijn nu ook ongevallen inbegrepen die ten burele werden aangegeven. Dit was vroeger niet het geval. Er bestaan sinds 2014 geen niet-gewogen cijfers meer, waardoor de rij niet aangevuld kan worden. Ook gewogen cijfers bestaan niet meer onder dezelfde vorm als voor 2014.

De MORA wijst er op dat het BIVV werkt aan een nieuwe classificatie van gewonde verkeersslachtoffers op basis van de MAIS-schaal, deze benadering zal de cijfers effectiever maken voor beleidsondersteuning.

^c Doelstelling Verkeersveiligheidsplan 2008 = max. 250 verkeersdoden in 2010. Doelstelling Mobiliteitsplan 2001 = max. 375 in 2010.

^d schatting op basis van de Verkeersveiligheidsbarometer

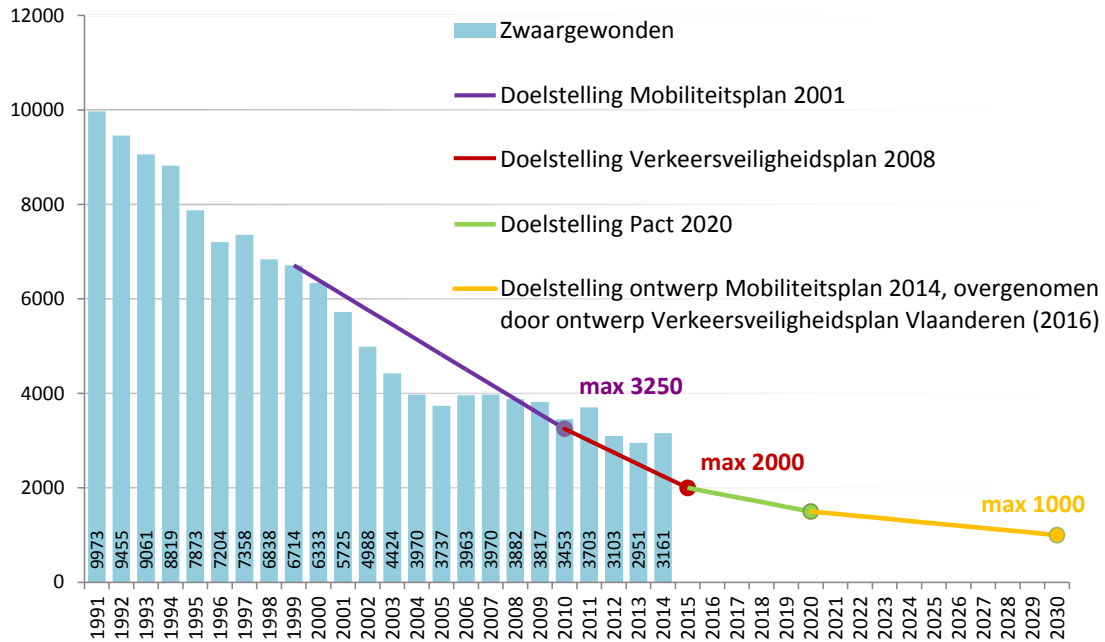
Aantal verkeersdoden



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB



Aantal zwaargewonden



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV en IMOB

In 2014 waren er 393 dodelijke verkeersslachtoffers, een stijging van 2% ten opzichte van 2013. De raming van het aantal verkeersdoden voor 2015, op basis van de Verkeersveiligheidsbarometer, komt uit op 390 doden.

Na een daling van het aantal zwaargewonden in 2013, steeg dit getal in 2014 terug boven het niveau van 2012. Bovenstaande grafiek vertrekt van de niet-gewogen cijfers van het aantal zwaargewonden. Uitgaande van de aanpassing van de structuur en de aard van de ongevalgegevens, is het niet duidelijk of de streefcijfers in het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen verwijzen naar de gewogen of de niet-gewogen cijfers.

In het ontwerp Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2016 formuleert minister Weyts een aantal streefcijfers op middellange termijn (2030), met een tussenliggende doelstelling op korte termijn (2020). Deze streefcijfers hebben onder meer betrekking op:

- het aantal dodelijke slachtoffers (200 in 2020 en 133 in 2030, cf. ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen);
- het aantal zwaargewonde slachtoffers (1500 in 2020 en 100 in 2030, cf. ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen);
- het aantal lichtgewonde verkeersslachtoffers (25.600 in 2020 en 17.070 in 2030);
- het aantal letselongevallen (21.840 in 2020 en 14.560 in 2030).

Extra aandacht gaat hierbij naar kwetsbare groepen, met name niet-beschermde verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers, motorrijders en bromfietzers) en jonge autobestuurders. Deze twee groepen krijgen specifieke doelstellingen.



5 OMGEVING

Omgeving	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bevolkingsaantal	6.208.877	6.251.983	6.306.638	6.350.765	6.381.859	6.410.705	6.444.127
Bevolkingsgroei	47.277	43.106	54.655	44.127	31.094	28.846	33.422
Bruto Regionaal product (NBB - regionale rekeningen)							
Bbp tegen lopende prijzen (miljoen euro)	201.095	209.668	219.051	225.893	229.770	233.432	
Totale Bruto toegevoegde waarde Vlaanderen tegen basisprijzen tegen lopende prijzen (miljoen euro)	180.273,40	187.578,60	196.219,80	202.081,30	205.695,70	208.824,8	
Algemene loontrekkende tewerkstelling (3de kwartaal) - tewerkgestelde werknemers RSZ							
Tewerkgestelde werknemers Vlaanderen	2.074.599	2.097.624	2.110.373	2.101.640	2.102.243	2.113.163	2.127.874
Tewerkgestelde werknemers Brussel	259.532	263.160	269.930	268.484	268.669	271.345	276.138
Tewerkgestelde werknemers Wallonië	943.790	956.933	968.905	958.973	953.943	954.660	962.097
Tewerkstelling Vervoer en opslag (3de kwartaal)							
Tewerkgestelde werknemers Vlaanderen	141.234	139.315	138.744	135.902	134.357	134.353	134.398
Tewerkgestelde werknemers Brussel	14.149	14.047	14.451	14.388	14.359	14.845	15.312
Tewerkgestelde werknemers Wallonië	63.404	62.645	62.216	60.481	59.264	58.835	59.038



Waarom woon-werkverkeer?

De samenstelling van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, met een sterke vertegenwoordiging van sociale partners en mobiliteitsverenigingen, maakt dat het woon-werkverkeer een thema is dat alle MORA-organisaties raakt. Gelinkt aan de actualiteit begint hierrond een maatschappelijk debat vorm te krijgen.

De raad ervaart de nood aan een grondig maatschappelijk debat over gerichte, creatieve en innovatieve oplossingen om het woon-werkverkeer te verduurzamen. De MORA maakt met dit mobiliteitsverslag een inventaris op van informatie nodig om het maatschappelijk debat te stofferen.

De MORA stelt uit een trendanalyse vast dat de mobiliteit toeneemt. Dit veroorzaakt problemen op de verschillende verkeersnetwerken en vooral voor het woon-werkverkeer. Vooral de piekbelasting van het netwerk en de gerichtheid op tewerkstellingspolen zorgen voor verkeerscongestie. Prognoses geven aan dat zowel de algemene mobiliteit als het woon-werkverkeer nog zal groeien.

1 MOBILITEITSEVOLUTIE: TOENEMENDE DRUK OP DE INFRASTRUCTUURCAPACITEIT

Niettegenstaande dat Vlaanderen beschikt over een uitgebreid en dicht multimodaal infrastructuurnetwerk, neemt de druk op de vervoerscapaciteit alsmaar toe. Dit is vooral het geval voor de weginfrastructuur, hoewel ook het spoor meer en meer kampt met structurele capaciteitsproblemen.

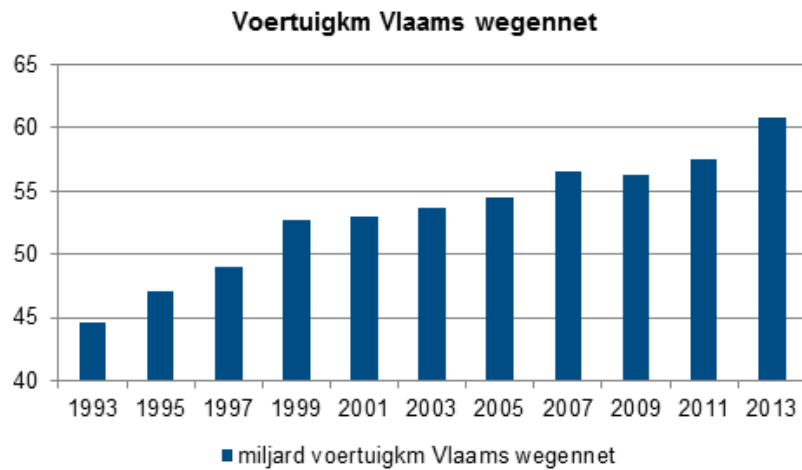
TRENDS IN MOBILITEIT

Het aantal voertuigen (ingeschreven in België) is de laatste decennia fors gestegen. Van 4,9 miljoen personenwagens in 2005 evolueerden we naar 5,6 miljoen in 2014. Zowel het personen- als het goederenverkeer over de weg kenden de afgelopen decennia een forse groei. Dit blijkt uit cijfers van het totaal gereden voertuigkm op het wegennet in Vlaanderen (alle wegen): van ca. 44,6 miljard voertuigkm in 1993 tot ca 60,7 miljard voertuigkm in 2013¹.

1 De indicator verkeersprestatie is gebaseerd op de verkeerstellingen uit het meetnet 'Meten in Vlaanderen' en sommeert de voertuigprestaties over alle bemeeten wegsegmenten. De vaststelling dat de dekking van dit meetnet de voorbije jaren stelselmatig toenam, bemoeilijkt een adequate vergelijking tussen de verschillende jaren. De evolutie van de vervoersprestaties moet daardoor eerder als indicatief worden beschouwd.



Figuur 1: Evolutie van het verkeer op het totale wegennet in Vlaanderen

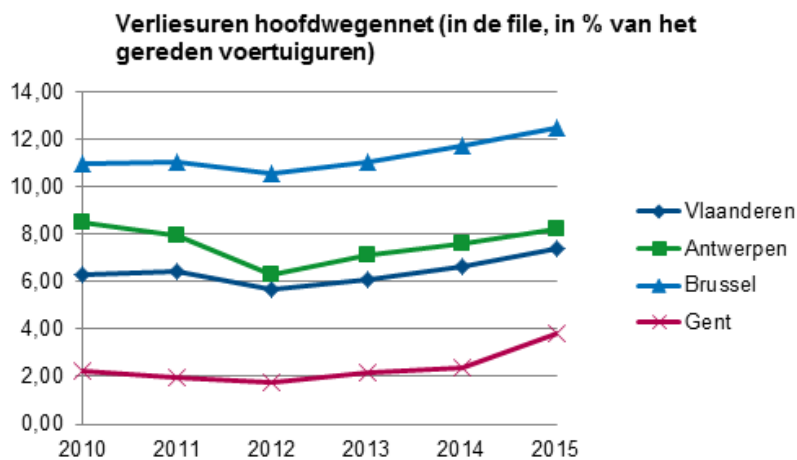


Bron: Studiedienst Vlaamse Regering

De enorme groei van de vervoersvraag heeft een grote impact op de infrastructuurcapaciteit en in het verlengde daarvan op de bereikbaarheid.

Dit wordt weerspiegeld in de evolutie van de filezwaarte en de verliezen die doorheen de jaren alsmat toenemen.

Figuur 2: Evolutie van de voertuigverliesuren in Vlaanderen



Bron: Verkeerscentrum Vlaanderen

Het aandeel verliezen t.o.v. de totale gereden uren op het hoofdwegennet in Vlaanderen steeg van 6,6% in 2010 naar 7,4% in 2015. De structurele congestie situeert zich vooral in de regio's

Antwerpen en Brussel op werkdagen. Het aandeel van de voertuigverliesuren loopt er hoog op: in Antwerpen tot 17% in de spits, in Brussel tot 32% in de ochtendspits en 21% in de avondspits².

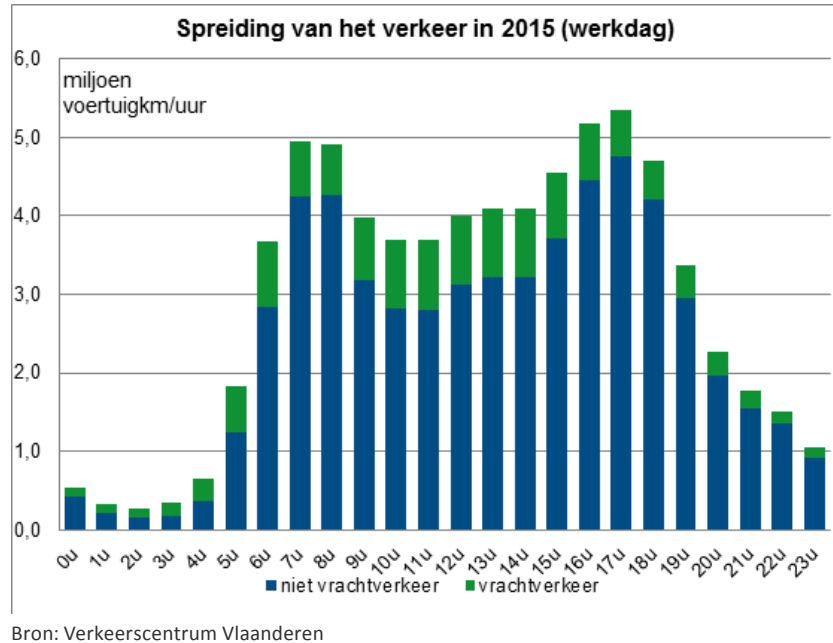
2 Bron: Verkeerscentrum Vlaanderen.



PIEKBELASTING OP DE NETWERKEN

Onderzoek van de spreiding van het verkeer in de tijd toont duidelijk aan dat de weginfrastructuur vooral tijdens de piekmomenten (de ochtend- en avondspits) extra onder druk komt te staan.

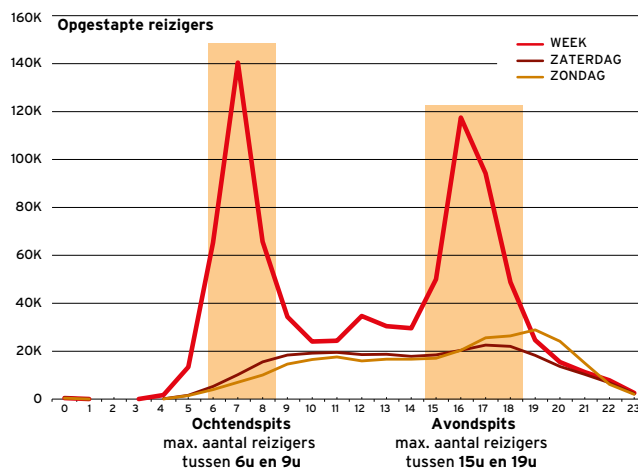
Figuur 3: Spreiding van het verkeer in de tijd op autosnelwegen in Vlaanderen



Het is tijdens de ochtend- en avondspits dat het merendeel van het woon-werkverkeer wordt afgewikkeld. De forse toename van het verkeer en vervoer en in het verlengde daarvan ook de toename van de congestie tijdens de piekperiodes heeft m.a.w. voor het woon-werkverkeer via de weg grote implicaties.

Ook op het spoorwegennet is deze piekbelasting vast te stellen.

Figuur 4: Aantal NMBS instappende reizigers voor een werkdag, een zaterdag en een zondag



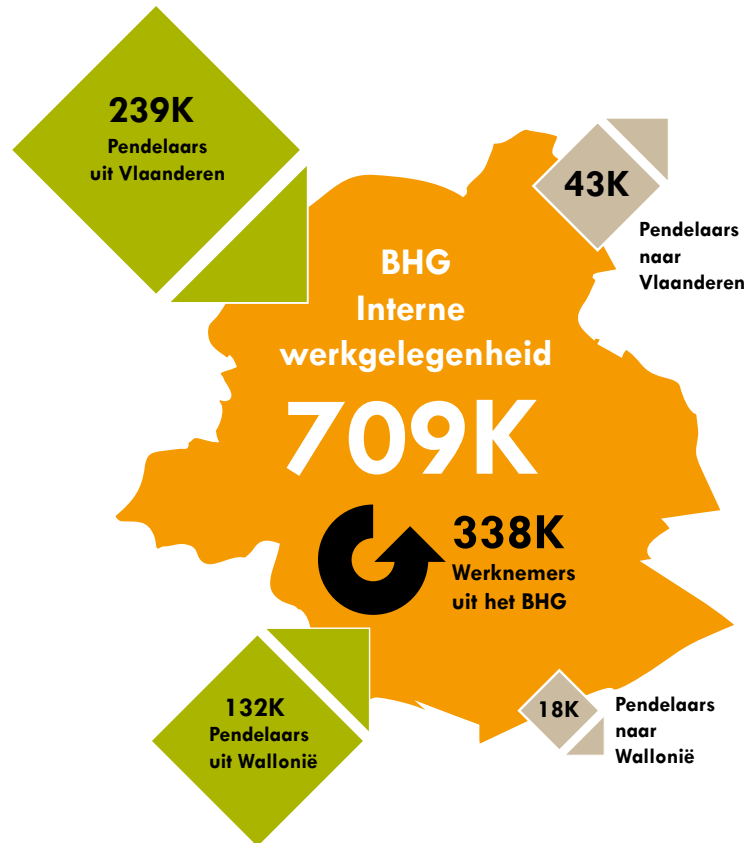
Bron: NMBS via FOD Mobiliteit en Vervoer, 2016, Rail 4 Brussels, Brochure, p. 8



MOBILITEIT NAAR GROTE TEWERKSTELLINGSCENTRA

Naast groei en piekbelasting is de gerichtheid van de verkeersstromen sterk gericht op Brussel. Onderstaande figuur geeft de werkgelegenheid in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest (BHG) aan naar woonplaats van de werknemers.

Figuur 5: Opdeling van de werkgelegenheid in het BHG naar woonplaats

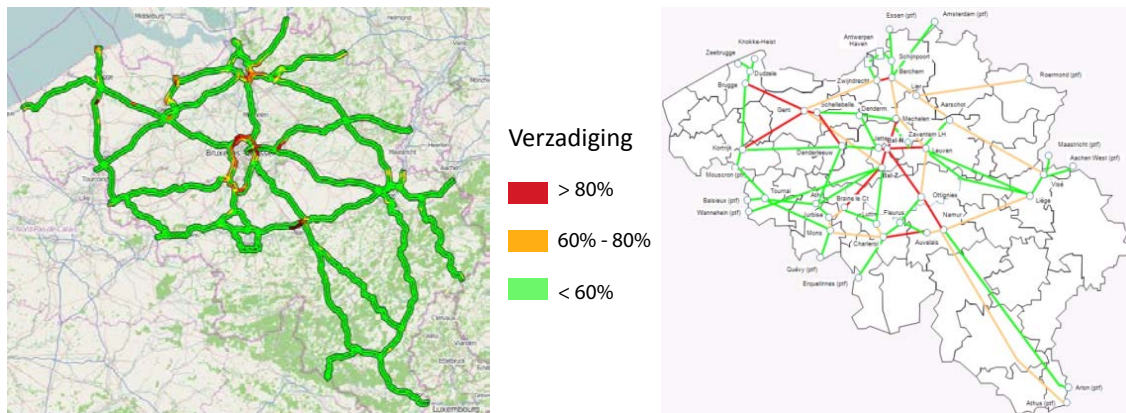


Bron: DGSIE via FOD Mobiliteit en Vervoer, 2016, Rail 4 Brussels, Brochure, p. 6



Dat Brussel een attractiepool is voor werknemers is ook uit onderstaand kaartmateriaal af te leiden. Zowel het wegennet als het spoorwegennet kennen hun grootste knelpunten in de buurt van Brussel en Antwerpen.

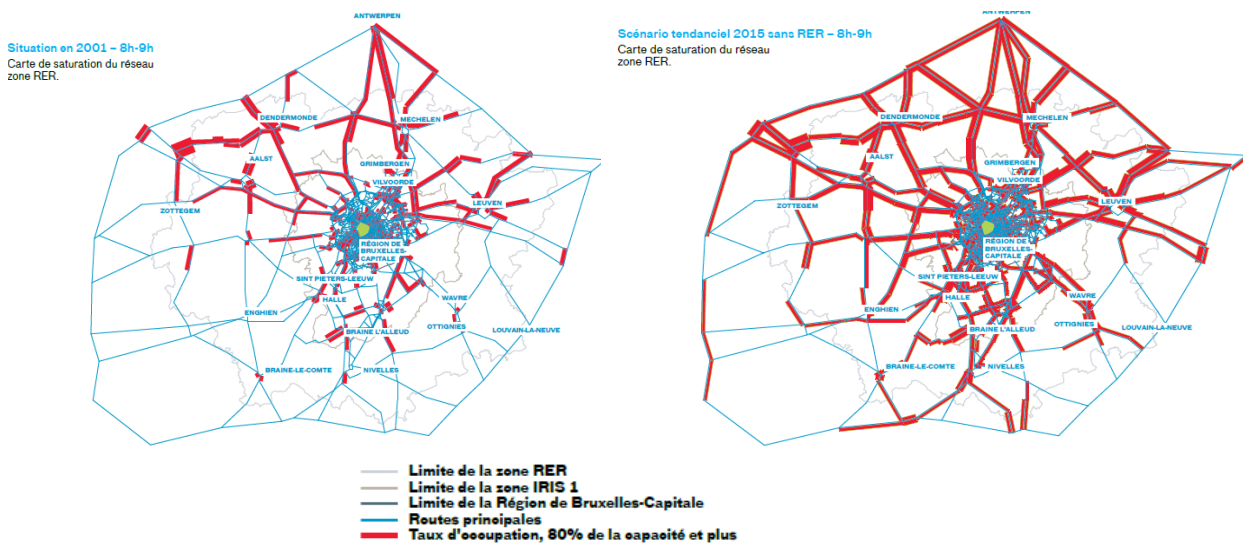
Figuur 6: Verkeersdichtheid tijdens de spitsuren op het wegennet en het spoorwegennet in België



Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer, 2014

Ook in de toekomst is verdere groei te verwachten.

Figuur 7: Evolutie van de benuttingsgraad van het wegennet in het GEN-gebied



Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer, 2014, p. 4

Deze kaarten tonen de groei tussen 2001 en 2015 op de verkeersassen naar Brussel. De grootste groei is vast te stellen in de Noordrand.



2 VERWACHTE MOBILITEITSGROEI

Het Federaal Planbureau³ geeft voor de periode 2012-2030 prognoses weer voor België voor mobiliteit en enkele macro-economische factoren.

De referentieprojectie van het Federaal Planbureau gaat uit van een gemiddelde jaarlijkse bbpgroei van 1,4% tijdens de periode 2012-2030. De werkgelegenheids groei bedraagt 0,3% per jaar en de groei van de binnenlandse productie 1,7%.

Het aantal trips in het personenvervoer stijgt over de periode 2012-2030 met 10% of een gemiddelde jaarlijkse groei van 0,5%. Het aantal reizigerskilometer stijgt met 11% tussen 2012 en 2030, of gemiddeld 0,6% per jaar. Voor de verschillende verplaatsingsmotieven zijn andere trends vast te stellen. Zo zal de modale verdeling in aantal verplaatsingen als volgt evolueren (2012-2030):

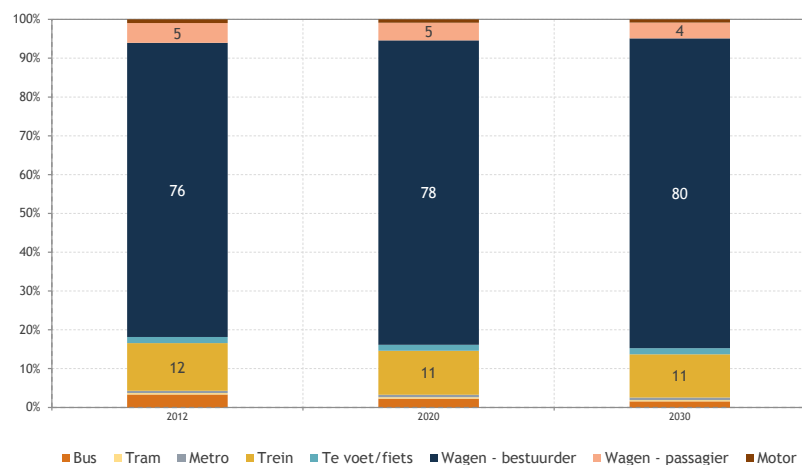
- woon-werk: een totale groei van 4,8%, een daling van het aandeel van 18,8% naar 17,9%;
- woon-school: een totale groei van 8,3%, een daling van het aandeel van 8,3% naar 8,1%;
- andere motieven (vrije tijd, boodschappen,...): totale groei met 11,7%, een stijging van het aandeel van 72,9% tot 73,9%.

Over de periode 2012-2030 zal het woon-werkverkeer in België toenemen van 35,7 miljard tot 39,4 miljard reizigerskilometer. Dit betekent een stijging van 10,2% of een gemiddelde jaarlijkse groei van 0,5%.

Uit de doorrekeningen van het Planbureau blijkt ook dat de trend van decentralisatie van werkgelegenheid wordt gekeerd. Tegen 2030 zal hervesteding van de werkgelegenheid zich voordoen. Dit zal vooral gebeuren in de perifere arrondissementen op de as Brussel-Antwerpen, en dan vooral in Brussel en Halle-Vilvoorde. De werkgelegenheid zal bijgevolg nog meer geconcentreerd geraken in deze streek.

De prognose van het aantal werkenden geeft een groei aan van +4,7% over de periode 2012-2030 (gemiddelde jaarlijkse groei van 0,3%). Deze groei ligt lager dan de groei van de totale bevolking in diezelfde periode, namelijk +7,6%. Het aandeel van de werkende in de totale bevolking neemt af van 43,3% in 2012 tot 42,1% in 2030. De bevolking op arbeidsleeftijd 20-64 jaar) neemt af tegen 2030, maar de werkgelegenheidsgraad neemt toe, vooral bij vrouwen in de leeftijdscategorie 50 tot 64 jaar.

Figuur 8: Aandeel van de verschillende vervoermiddelen in het aantal reizigerskilometer in België woon-werk



Bron: Federaal Planbureau, p. 46

³ Federaal Planbureau, 2015, Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, Federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer, 109 p.



In het woon-werkverkeer blijft de auto het dominante vervoermiddel. Tussen 2012 en 2030 stijgt het aandeel van 'wagen als bestuurder' van 76% tot 80% van de reizigerskilometer in het woon-werkverkeer. Ter vergelijking: over alle verplaatsingsmotieven heen bedraagt het aandeel 'wagen als bestuurder' 61%. Op de tweede plaats komt de trein die in 2030 11% van de reizigerskilometer voor zijn rekening neemt tegenover 12% in 2012.

De groei van het aantal reizigerskilometer tijdens de spitsuren is kleiner dan tijdens de daluren. In absolute cijfers neemt de groei nog steeds toe. Het woon-werkverkeer neemt tijdens de spitsperiode toe met 7,4%, in de dalperiode met 19,0%.

Tabel 1: Evolutie van het aantal reizigerskilometer in België volgens periode

	Miljard reizigerskm	Wijziging t.o.v. 2012	Gem. jaarlijkse groei
	2012	2030	2012-2030
Spitsperiode			
Woon-werk	27,0	+7,4%	+0,4%
Woon-school	5,4	+16,6%	+0,9%
Andere motieven	12,8	+0,5%	+0,0%
Totaal	45,1	+6,5%	+0,4%
Dalperiode			
Woon-werk	8,8	+19,0%	+1,0%
Woon-school	0,9	+22,2%	+1,1%
Andere motieven	83,4	+12,7%	+0,7%
Totaal	93,0	+13,4%	+0,7%

Bron: Federaal Planbureau, p. 47

Het totale wegverkeer in voertuigkilometer neemt tijdens de periode 2012-2030 toe met 22,2%. Deze toename zal leiden tot een daling van de gemiddelde snelheid op de weg. Tijdens de spitsperiode zal deze afnemen met 24%, tijdens de dalperiode met 10%.

Het Federaal Planbureau geeft ook enkele cijfers mee over de gewesten. Dit zijn de cijfers voor het Vlaamse Gewest:

- in Vlaanderen groeit het aantal reizigerskilometer van 81,0 tot 88,9 miljard (2012-2030). Met een gemiddelde jaarlijkse groei van +0,5% blijft Vlaanderen onder het Belgische groeicijfer van +0,6%;
- in 2012 werd 59% van de reizigerskilometer afgelegd in Vlaanderen. Dit aandeel blijft stabiel in 2030;
- het aandeel autoverplaatsingen evolueert van 79% in 2012 naar 81% in 2030.



Hoofdstuk 1

Woon-werkverkeer: de Vlaamse pendelaar vandaag

1 DE WERKENDE VLAMING

In dit eerste onderdeel geven we een kort overzicht van de kenmerken van de werkende Vlaming. We staan stil bij de werkzaamheidsgraad, de verdeling van leeftijd en geslacht en de meest voorkomende arbeidsregimes.

1.1 WERKZAAMHEIDSGRAAD

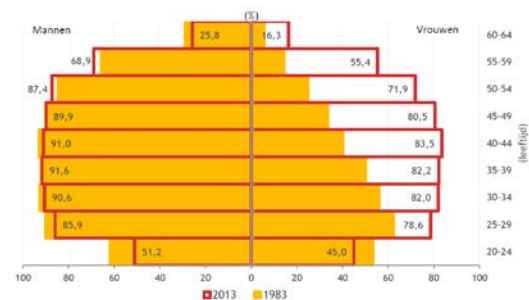
In 2014 telde Vlaanderen ruim 2,75 miljoen werknemers op een totaal van net geen 4,5 miljoen Belgische werknemers (StatBel) en de werkzaamheidsgraad van de bevolking tussen 20 en 64 jaar bedroeg in 2013 71,9%. Onder meer door de recente financieel-economische crisis ging de Vlaamse werkzaamheidsgraad er tussen 2008 en 2013 gemiddeld met 0,1 procentpunt op achteruit (Terugblik op de Vlaamse arbeidsmarkt, Herremans et al., 2015).

1.2 LEEFTIJD EN GESLACHT

Wanneer de werkzaamheidsgraad van Vlaamse mannen en vrouwen onderverdeeld wordt in leeftijdsklassen van telkens vijf jaar, blijkt dat in 2013 de werkzaamheidsgraad bij beide geslachten het grootst is tussen 25 en 54 jaar. Vergeleken met 1983 kennen de vrouwen in alle klassen een hogere werkzaamheidsgraad in 2013.

Het verschil in algemene werkzaamheidsgraad tussen mannen en vrouwen bedroeg in 2013 net geen 10%, respectievelijk 76,8% en 66,9%. In elke leeftijdsklasse kennen mannen een hogere werkzaamheidsgraad dan vrouwen en dit ondanks de vervrouwelijking van de arbeidsmarkt tijdens de twee vorige decennia. Een aanzienlijk deel van deze

Figuur 9: Leeftijdspiramide met werkzaamheidsgraad volgens geslacht (2013)



Bron: Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium EAK, Eurostat LFS (Bewerking Steunpunt WSE)

toename heeft wel plaatsgevonden bij vrouwen die in een deeltijdse arbeidsregeling zitten.

1.3 FLEXIBILITEIT EN ARBEIDSREGIMES

De term arbeidsflexibiliteit dekt verschillende ladingen. In 'Terugblik op de Vlaamse arbeidsmarkt' (Herremans et al., 2015) concentreren de auteurs zich op tijdelijke arbeid, deeltijdarbeid, atypische arbeidsstelsels en thuiswerk bij Vlaamse werknemers.

TIJDELIJKE ARBEID

Tijdelijke arbeid omvat alle arbeidsovereenkomsten van bepaalde duur of voor een bepaald welomschreven werk. Vanaf 2003 stabiliseerde het aandeel loontrekkenden tussen 15 en 64 jaar in tijdelijk dienstverband rond 7,5%. Sinds de start van de financieel-economische crisis in 2008 verminderde dit aandeel tot 6,6% in 2013. Bij de jongeren (15 tot 24 jaar) was dit aandeel in 2013 27,6%.



DEELTIJDARBEID

Sinds de jaren tachtig werken steeds meer Vlamingen in een stelsel van deeltijdse arbeid: in 1983 7,4% van alle loontrekkenden tussen 15 en 64 jaar, in 2000 reeds 17,4% en in 2013 net geen kwart van alle loontrekkenden (24,6%).

Deeltijdarbeid is bij uitstek een vrouwelijk fenomeen. Van één op de vijf vrouwen in 1983 evolueerde het aandeel vrouwen die deeltijds werken naar 43,7% in 2013. Ook het aandeel mannen in deeltijdarbeid steeg licht tijdens deze periode (2% naar 8,3%).

Verklarende factoren zijn onder meer de stijgende vraag naar deeltijdse jobs in de dienstensector en deeltijdse arbeid die het mogelijk maakt om werk en gezin beter te combineren.



ATYPISCHE ARBEIDSTELSELS

Bij de atypische arbeidssystemen namen avond- en nachtwerk en ploegenarbeid de afgelopen jaren af in gebruik, tot respectievelijk 8,6% en 8% in 2013. Deze afbouw gaat gepaard met een dalende tewerkstellingsevolutie in de industrie. Het aandeel loontrekkenden dat op weekenddagen werkt, nam echter toe: in 2013 verrichtten 16,2% van de Vlaamse loontrekkenden zaterdagwerk en 9,4% van de Vlamingen zondagwerk. Een belangrijke verklarende factor is ook hier de toegenomen tertiairisering van de economie, met veel zaterdag- en zondagwerk in handel, diensten en de gezondheidszorg. Het aandeel loontrekkenden in Vlaanderen dat werkt met variabele of flexibele uurroosters is tussen 2000 en 2013 quasi constant gebleven: 5,9% van de loontrekkenden kunnen zelf hun variabele uurrooster kiezen en 9,5% werken volgens flexibele doch opgelegde uurroosters.

THUISWERK

Ook thuiswerk nam de afgelopen twintig jaar aanzienlijk toe en dit vooral bij werknemers die op minder frequente basis thuiswerken. Het aandeel loontrekkenden dat 'meestal' thuiswerkte, steeg van 2,7% in 1993 naar 3,9% in 2013. Het aandeel loontrekkenden dat 'soms' thuiswerkt nam toe van 3,8% tot 10,3%. Opgeteld deed 14,4% van de loontrekkenden 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 beperken.



2 PROFIEL VAN DE PENDELENDE VLAMING

De tijd die elke persoon dagelijks besteedt aan pendelen, hangt nauw samen met verschillende factoren zoals woon- en werklocatie, de gebruikte modus, leeftijd, geslacht, sector,... Bovendien kunnen al deze factoren elkaar beïnvloeden. Rekening houdend met deze factoren trachten we in het onderstaande deel een profiel samen te stellen van de pendelende Vlaming.

2.1 WOONLOCATIES, WERKLOCATIES EN PENDELSTROMEN

De pendelafstanden die de Vlaamse pendelaars afleggen, hangen uiteraard samen met hun woon- en werklocaties. Werken in eigen gemeente of buiten de eigen gemeente heeft immers een grote invloed op de dagelijkse pendelstromen in Vlaanderen.

WERKEN IN EIGEN GEMEENTE

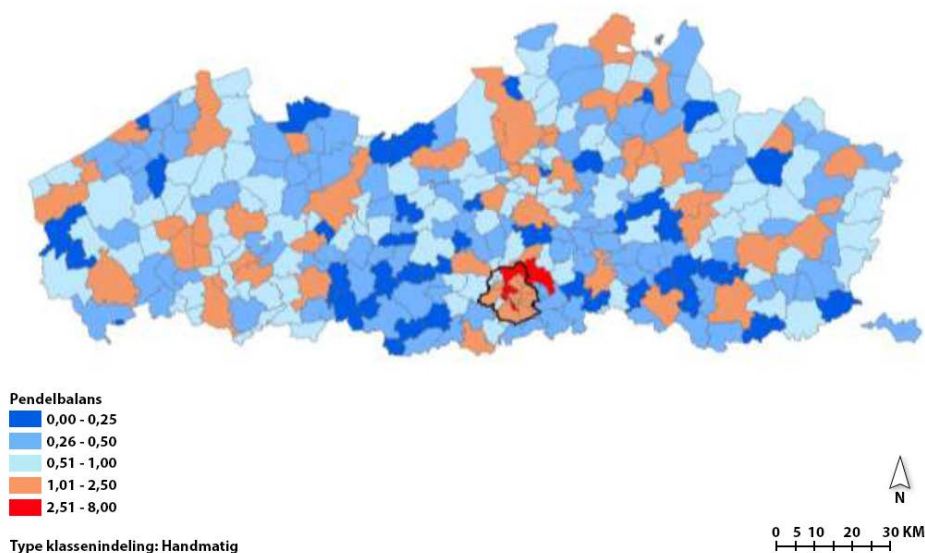
Personen die binnen hun eigen gemeente werken, leggen beperktere woon-werkafstanden af. Tussen 1991 en 2010, het meest recente jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn, is het aandeel werkenden in eigen gemeente gedaald van 43% tot 26,2% (WSE,

2012: arbeidsrekening Vlaanderen). De overige 73,8% werkt dus buiten de eigen woongemeente. Over het algemeen scoren de steden redelijk qua werkenden in eigen gemeente. In de gemeenten rond de centrumsteden zien we eerder lage scores voor het werken in de eigen gemeente: de randgemeenten zijn vaak aangewezen op de 'moederstad' voor werk (Verhetsel et al., 2013).

WERKEN BUITEN DE EIGEN GEMEENTE: PENDELEN

Op gemeentelijk niveau hebben de Vlaamse steden en Brussel een positief pendelsaldo, met de instroom van werkenden die groter is dan de uitstroom. In Vlaanderen zijn Antwerpen de (saldo 85.000), Gent (57.000), Zaventem (31.000), Leuven (29.000) en Hasselt (20.000) de koplopers. Tegenover alle werkgemeenten staan woongemeenten met een laag, negatief pendelsaldo. De laagst scorende gemeenten in Vlaanderen zijn Geraardsbergen (-6.550), Zemst (-6.268), Evergem (-6.094), Scherpenheuvel-Zichem (-6.077) en Haaltert (-5.605).

Figuur 10: Pendelbalans per gemeente in 2010 (inkomende pendel / uitgaande pendel)



Bron: WSE, arbeidsrekening Vlaanderen, 2012, gemeentelijke inkomende en uitgaande pendel



Het zijn echter niet steeds de gemeenten die aan een centrumstad grenzen die het meest negatieve pendelsaldo kennen, maar eerder gemeenten die vaak nog een graad verder liggen van centrumsteden. Een mogelijke verklaring is het tekort aan fysieke ruimte voor jobs in centrumsteden, waardoor werkgelegenheid suburbaniseert. Zo ontstaan er in een ring rond de centrumsteden gemeenten, waar wonen en werken vermengd zijn (Verhetsel et al., 2013).

Op provinciaal niveau valt op dat elke Vlaamse provincie een negatief pendelsaldo heeft (WSE, Arbeidsrekening Vlaanderen 2012). Er wonen meer werkenden in een provincie dan er in diezelfde provincie werken. De enige uitzondering op deze regel is de provincie Antwerpen, met een positief saldo van ongeveer 20.000 pendelaars in 2012. Vergelijken met het aantal arbeidsplaatsen of werkende inwoners is het pendelsaldo in Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen relatief gezien het laagst. In beide provincies valt een duidelijk effect te ontwaren van de pendel naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 30% van de werkende Vlaams-Brabanders (119.000 mensen) en 11% van de werkende Oost-Vlamingen (58.000 mensen) maken de verplaatsing naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG). Het Hoofdstedelijk Gewest heeft door bewegingen uit verschillende Belgische provincies een zeer positief pendelsaldo van 313.000 werkenden.

2.2 VERVOERSMODI

Een belangrijke factor van de dagelijkse pendel is de gebruikte vervoersmodus. De keuze voor een bepaalde modus kan vele redenen hebben: af te leggen afstand, bereikbaarheid van de woon- en werklocatie, andere dagelijkse verplaatsingen,... Ook het gevolgde arbeidsregime, de sector waarin de pendelaar werkzaam is, het geslacht en de leeftijd van de pendelaar kunnen een invloed hebben op de gebruikte vervoersmodus.

2.2.1 MODALE VERDELING

Onderstaande figuur geeft een beeld van de modale verdeling van de woon-werkverplaatsingen van de pendelende Vlaming. In het Onderzoek Verplaatsingsgedrag 4.5 wordt de modale verdeling weergegeven voor alle Vlamingen in 2012-2013, onafhankelijk van hun werklocatie. De gegevens van de Federale diagnostiek woon-werkverkeer (2014) geven weer welke modi gebruikt worden door pendelaars wiens werklocatie zich in Vlaanderen bevindt.

2.2.2 INVLOED VAN WOON- EN WERKLOCATIES OP MODALE VERDELING

De werklocatie van de Vlaamse pendelaar heeft een invloed op de modus die hij of zij gebruikt om zich van de woonlocatie naar het werk te begeven. Dit heeft te maken met de afstand tussen beide locaties, maar ook met de bereikbaarheid van de woon- en werklocaties voor verschillende modi. De Vlaamse pendelaar moet dus een afweging maken tussen de afstand die hij/zij moet afleggen, de tijd die hij/zij hieraan wil besteden en de modus die de pendelaar het best, makkelijkst, snelst,... op de werklocatie brengt.

Wanneer we modi linken met werklocaties kunnen we enkele vaststellingen⁴ doen over de Vlaamse pendelaars:

- Het gebruik van de wagen voor woon-werkverkeer is wijdverspreid in Vlaanderen, ongeacht de afstand die de pendelaar moet afleggen. Er is sprake van een piek in het autogebruik tussen 10 en 30 km. Voor afstanden tussen 6 en 15 km is er zelfs sprake van bijna 70% autosolisme. Er is wel een aanzienlijk verschil in autosolisme tussen werklocaties in verstedelijkt en landelijk gebied: in 2014 was er respectievelijk 58% en 73,3% autosolisme. Het autosolisme naar werklocaties in verstedelijkt gebied nam sinds 2005 af met 4%, terwijl het autosolisme naar gemiddeld en minder bevolkte werklocaties sinds 2005 toenam met 1%.

4 Federale Diagnostiek woon-werkverkeer 2014, FOD Mobiliteit (2015).



- Carpoolen en collectief vervoer zijn sterk vertegenwoordigd in de industrie-, bouw- en transportsectoren omdat deze een gemakkelijke oplossing bieden voor collega's die dezelfde werktijdregeling en werklocatie hebben. Zowel carpool als collectief vervoer naar werkplekken in Vlaanderen nam af tussen 2005 en 2014, respectievelijk van 5,2% naar 3,3% en van 1,6% naar 1,1%. Zowel werkplekken in verstedelijkt als in meer landelijk gebied kenden een daling in het gebruik van carpooling en collectief vervoer tussen 2005 en 2014.
- Het fietsgebruik is groter bij werknemers die in eigen gemeente of naburige gemeente werken. Daarnaast was er tussen 2005 en 2014 een aanzienlijke toename van pendelaars die naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) fietsen, namelijk van 1,2% naar 3%. Zowel bij Vlaamse werklocaties in verstedelijkt als in minder bevolkt gebied is het aandeel fietsers toegenomen tussen 2005 en 2014: respectievelijk van 12,8% naar 16,6% en van 12,1% naar 14,1%.
- Het aantal pendelaars die wandelen als voornaamste modus gebruiken, is klein. Volgens de Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2014 nam het percentage wandelende pendelaars naar werkplaatsen in Vlaanderen af van 1,7% naar 1,1%. Er is geen aanzienlijk verschil tussen wandelend pendelen naar stedelijk of landelijk gelegen werkplekken.
- De trein is als modus sterk vertegenwoordigd bij mensen die naar centrumsteden en het Hoofdstedelijk Gewest pendelen. Tussen 2005 en 2014 nam het treingebruik voor het pendelen naar een werklocatie in Vlaanderen toe van 4,1% naar 5,3%. Ook het pendelen met de trein naar Brussel nam toe tussen 2005-2014, namelijk van 32,2% tot 34,1%.
- Bus, tram en metro zijn sterk vertegenwoordigd bij pendelaars die naar BHG, naar centrumsteden (en nabijgelegen gemeenten) en langs de kustlijn pendelen. Voor werkplekken in Vlaanderen is er sprake van een stagnatie tussen 2005 en 2014 op 3,9%.

Tabel 2: Modale verdeling woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen

Woon-werkverkeer (beroepsactieven)	OVG 4.5 (alle Vlamingen, onafhankelijk van werkplaats)	Federale diagnostiek (volgens werkplaats Vlaanderen)	Federale diagnostiek (volgens werkplaats Vlaanderen)
	2012-2013	2005	2014
Autobestuurder	67,24	68,7	68,5
Autopassagier (OVG) – Carpool (fed. Diagnostiek)	3,35	5,2	3,3
Motorfiets	1,06	2,2	1,3
Brom/snorfiets	0,52	-	-
Trein	5,34	4,1	5,3
Bus, tram, metro	3,65	3,9	3,9
Bedrijfs/schoolvervoer	1,39	1,6	1,1
Fiets	14,73	12,3	14,9
Te voet	2,71	2,1	1,7

Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag 4.5 (2012-2013) en Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2014



2.2.3 INVLOED VAN SECTOREN EN ARBEIDSREGIME OP MODALE VERDELING

SECTOREN

Het onderscheid tussen sectoren is eveneens relevant voor de keuze van een transportmodus. In 'MOBILO: Het woon-werkverkeer in Vlaanderen' (Verhetsel et al., 2014) stellen de auteurs dat sommige sectoren meer aanwezig zijn op sommige locaties, hetgeen uiteraard een gevolg heeft voor de modi die pendelaars, werkzaam in deze sectoren, gebruiken.

Het autosolisme is in alle sectoren sterk vertegenwoordigd, maar zeker bij de diensten- en energiesector. De fiets is dan weer populair bij lokale overheden en het onderwijs, twee 'sectoren' die vaak lokaal ingebed zijn en veel werknemers van de eigen gemeente of nabijgelegen gemeenten tewerkstellen. De trein als modus voor pendelaars is sterk aanwezig in de financiële sector, hogere overheden en hoger onderwijs. Deze sectoren zijn meestal gelokaliseerd in centrumsteden en het BHG, locaties die relatief snel en regelmatig bereikbaar zijn via de trein. In deze sectoren pendelt ook een lager percentage van de werknemers met de wagen (Federale Diagnostiek 2014). Ten slotte komen collectief vervoer en carpooling het vaakst voor in de bouwsector, industrie en transportsector, aangezien de sites waar deze sectoren zich bevinden doorgaans minder goed gelegen zijn (Vanoutrive et al., 2012a; Vanoutrive et al., 2009; Vannoutrive et al., 2010; Vanoutrive et al., 2012b).



ARBEIDSREGIMES EN TELEWERKEN

De Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2014 geeft een beeld van de invloed van drie soorten arbeidsregimes op de modale verdeling van het woon-werkverkeer, namelijk vaste uren, onregelmatige uren en glijdende uren.

Enkele belangrijke vaststellingen zijn:

- Vaste uren zorgen voor een toename van carpool, motor- en treingebruik, en voor een lichte daling van autosolisme.
- Glijdende uren zijn niet bevorderlijk voor carpooling maar wél voor het gebruik van bus, tram, metro, de trein en de fiets.
- Onregelmatige uren zorgen voor toegenomen autosolisme en carpooling en een afname van het gebruik van verschillende soorten openbaar vervoer.

De Federale diagnostiek 2014 heeft eveneens aandacht voor telewerken en de impact op verplaatsingsgedrag. Het aandeel vermeden verplaatsingen door telewerk kwam in 2014 neer 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 hoofdstad. Vermoedelijk zorgt deze procentuele daling van het aantal verplaatsingen door telewerk voor een positieve impact tijdens de spitsuren, maar niet noodzakelijk voor een daling van het aantal kilometers dat dagelijks wordt afgelegd; andere verplaatsingsmotieven blijven immers ook een rol spelen. Daarnaast kan uit de cijfers ook niet afgeleid worden bij welke modi het aantal vermeden verplaatsingen het grootst is.



2.2.4 INVLOED VAN GESLACHT OP MODALE VERDELING

RELATIE TUSSEN GESLACHT EN MODALE VERDELING

In de Federale diagnostiek 2014 wordt ook beperkt stilgestaan bij de relatie tussen geslacht en modale verdeling van het woon-werkverkeer. Deze gegevens zijn echter niet representatief aangezien het aanleveren van deze informatie niet verplicht was; 30% van de bedrijven die gegevens aanleverden hebben deze informatie toch bezorgd.

Binnen de groep pendelaars die zich niet met auto verplaatst, kiezen vrouwen meer voor het openbaar vervoer en om te voet te gaan. Zij carpoolen minder, fietsen minder en rekenen minder op collectief vervoer. Mogelijke verklaringen voor deze verschillen zijn:

- Vrouwen doen meer aan trip chaining dan mannen. Om makkelijk verschillende trajecten af te leggen die samenhangen met verschillende verplaatsingsmotieven (e.g. kinderen naar school brengen, daarna woon-werkpendel,...) zijn autonome vormen van verplaatsing zoals met de personenwagen of te voet handiger.
- Omdat de typische sectoren die collectief vervoer organiseren gemiddeld minder vrouwelijke werknemers tellen, zullen minder vrouwen beroep doen op georganiseerd collectief vervoer.
- Vrouwen geven zelf redenen waarom ze minder met de fiets rijden: een onveiligheidsgevoel, de moeilijkheid om met fiets in stad te rijden, de moeilijkheid om kinderen met de fiets te vervoeren,...

RELATIE TUSSEN GESLACHT, INKOMEN EN VERPLAATSINGSAFSTAND

Recent onderzochten De Meyere en Verhetsel (2015) de 'daily urban systems' in ons land, gebieden rond een stad waarbinnen dagelijkse pendel plaatsvindt. Uit het onderzoek bleek dat er een verschil is tussen de gemiddelde pendelafstand die mannen en vrouwen dagelijks afleggen. De gemiddelde pendelafstand van de vrouw is 18 kilometer en van de man 23 kilometer. Het 'daily urban system' is dus gemiddeld kleiner voor een vrouw dan voor een man.

Een mogelijke oorzaak is het feit dat vrouwen meer zorgtaken op zich nemen en daarom vaak dichterbij huis werken. Dit zorgt er echter voor dat vrouwen gemiddeld in een kleinere regio op zoek gaan naar werk, wat hun keuzemogelijkheden aanzienlijk beperkt.

De Meyere en Verhetsel vermelden een soortgelijk onderscheid bij een analyse van de verplaatsingsafstand op basis van inkomensniveau. Mensen met een laag inkomen pendelen gemiddeld 15 kilometer. Mensen met een hoger inkomen pendelen gemiddeld 23 kilometer.



2.3 VERPLAATSINGSTIJD

Naast het aantal kilometers heeft de tijd die pendelaars besteden aan woon-werkverplaatsingen een invloed op de persoonlijke beleving van deze verplaatsingen. In een bevraging in 2015 onderzocht HR-dienstverlener Securex⁵ bij 1.671 Belgische werknemers hoelang ze dagelijks van en naar hun werk pendelen. Volgens de resultaten van de bevraging besteedt de Belg gemiddeld 54 minuten per dag aan zijn woon-werkverkeer, onafhankelijk van de afstand en de gebruikte vervoersmodus. De Salarisenquête 2014 van Vacature-KU Leuven⁶ kwam met een gemiddelde van 55 minuten aan een gelijkaardige pendeltijd.

Gemiddelden geven echter geen optimaal beeld van de tijd die de Vlaamse pendelaar dagelijks doorbrengt tussen zijn woon- en werkplaats. Een onderverdeling per modus geeft een ander beeld.

Volgens de bevraging van Securex uit 2015 zijn Belgen die pendelen met de wagen bijna een uur per dag onderweg. Al fietsend of te voet is dit slechts een half uur (29 minuten). Uiteraard kan dit gekoppeld worden aan de kortere verplaatsingsafstand die fietsende pendelaars doorgaans afleggen. De Belgische pendelaar die kiest voor het openbaar vervoer is met 96 minuten per dag het langst onderweg.

Gekeken naar het statuut van werknemers vinden we ook verschillen in verplaatsingstijd. Kaderleden en bedienden zijn respectievelijk 70 en 58 minuten onderweg (versus 43 minuten voor arbeiders). Hoger geschoolden spenderen ongeveer één uur aan hun woon-werktraject (versus 48 minuten bij lager geschoolden).

Vacature en KU Leuven hadden in hun bevraging ook aandacht voor het effect van verloning op een aanvaardbare pendeltijd. Uit de Salarisenquête 2014 bleek dat het kwart grootverdieners uit de studie 22 minuten langer onderweg is dan het kwart werknemers met de laagste lonen (79 tegenover 57 minuten). Een mogelijke verklaring is dat goed betaalde jobs gemiddeld op langere reisafstand van de woonplaats liggen (mogelijk omdat ze geconcentreerd zijn in steden met een fileproblematiek). Uit het onderzoek van De Meyere en Verhetsel bleek eveneens dat de verplaatsingsafstand van een pendelaar toeneemt bij een hogere verloning.

⁵ [Tot anderhalf uur onderweg als je in een stad werkt](#), Securex (2015).

⁶ [De Salarisenquête 2014: de opmerkelijkste resultaten](#), Vacature en KU Leuven (2014).



Hoofdstuk 2

Kostprijs woon-werkverkeer

De MORA stelt vast dat er reeds heel wat rapporten over woon-werkverplaatsingen bestaan zoals het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen en de Federale diagnostiek woon-werkverkeer, maar dat tot op heden nog steeds cijfergegevens ontbreken over de kostprijs van het woon-werkverkeer voor de werknemers, de werkgevers, de overheid en de maatschappij in haar geheel. Deze cijfergegevens zitten vaak verspreid over meerdere instanties, zijn niet altijd publiek beschikbaar en worden door de vervoersoperatoren (voor België en/of per gewest) niet op een gestructureerde wijze bijgehouden. Dit maakt het moeilijk om gegevens over de kostprijs van het woon-werkverkeer te consulteren.

Om de huidige en toekomstige congestieproblemen aan te pakken, worden vanuit de verschillende beleidsniveaus oplossingen naar voor geschoven die mogelijks een impact kunnen hebben op de actuele kostprijs van het woon-werkverkeer voor werknemers en/of werkgevers. Voorbeelden zijn het mobiliteitsbudget en een kilometerheffing voor personenwagens.

De MORA vindt het daarom belangrijk om de huidige kostenstructuur van het woon-werkverkeer in kaart te brengen zodat het mobiliteitsmiddenveld, wanneer de voorstellen van mobiliteitsoplossingen concreter worden, over objectieve cijfergegevens beschikt. Dit stelt de Mobiliteitsraad in staat om een cijfermatig onderbouwd standpunt ter zake te formuleren en de debatten daaromtrent te objectiveren en met kennis van zaken te voeren.

Binnen deze context lijst de MORA in dit hoofdstuk van het Mobiliteitsverslag 2016 onderstaande gegevens op:

- de fiscale regelgeving en de RSZ-regelgeving met betrekking tot de verschillende modi in het woon-werkverkeer;
- een simulatie van de kostprijs van vervoermiddelen in het woon-werkverkeer volgens afstand;
- de uitgaven en ontvangsten verbonden aan het woon-werkverkeer;
- de maatschappelijke kosten en baten van het woon-werkverkeer.

In dit hoofdstuk ligt de focus daarbij zoveel als mogelijk op gegevens die betrekking hebben op het Vlaams Gewest.



1 FISCALE EN RSZ-REGELGEVING VERVOERSMODI

Dit deel duidt op hoofdlijnen de behandeling door de fiscus en de sociale zekerheid van de verschillende vervoersmodi in de verplaatsingen tussen de woonplaats en de werkplaats⁷, met een analyse van de impact voor de werkgever en voor de werknemers.

Volgende algemene principes gelden:

- In het woon-werkverkeer is het basisprincipe dat de verplaatsingskosten tussen de woonplaats en de vaste werkplaats in principe voor rekening van de werknemers zijn (wordt door de fiscus als het ware benaderd als een 'privéverplaatsing').
- De terugbetaling van de kosten voor het woon-werkverkeer is grotendeels geregeld door CAO 19 octies. Voor meer informatie over CAO 19 octies verwijzen we naar de link in de voetnoot⁸.
- Werknemers zijn geen socialezekerheidsbijdragen verschuldigd in het kader van het woon-werkverkeer. De wet bepaalt dat de terugbetaling van de kosten die de werknemer maakt om zich van zijn woonplaats naar de werkplaats te begeven een kost is eigen aan de werkgever en dus geen loon is waarop socialezekerheidsbijdragen verschuldigd zijn. Werkgevers moeten wel een solidariteitsbijdrage voor bedrijfswagens betalen. De werkgever is eveneens socialezekerheidsbijdragen verschuldigd indien de hij onterecht een kilometervergoeding toekent of een kilometervergoeding toekent die de toegelaten forfaits overstijgt. In voorkomend geval wordt de aldus toegekende vergoeding loon waarop de gewone socialezekerheidsbijdragen verschuldigd zijn.



⁷ De fiscus definieert een 'werkplaats' als een 'plaats waar een werknemer minstens 40 dagen aanwezig is. Deze 40 dagen hoeven elkaar niet op te volgen.'

⁸ FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, [Tussenkomst van de werkgever in de verplaatsingskosten woon-werkverkeer](#)



Tabel 3: Analyse van de behandeling van de vervoersmodi in het woon-werkverkeer door de fiscus en sociale zekerheid, met impact op werkgever en werknemers

Modi	Fiscale behandeling		Behandeling sociale zekerheid (Rijksdienst Sociale Zekerheid)	
	Werkgevers	Werknemers	Werkgevers	Werknemers
1. Algemeen	De werkgever kan in het kader van de beroepskosten de vergoedingen toegekend als terugbetaling van verplaatsingskosten aftrekken, op voorwaarde dat deze vermeld worden op de fiscale fiche. Opmerking: deze kosten maken deel uit van de personeelskosten opgenomen in de berekening van de loonnorm.	De verplaatsingskosten tussen woonplaats en vaste werkplaats zijn in principe kosten voor de werknemer. De terugbetaling van de kosten door de werkgever moet normaal beschouwd worden als een voordeel alle aard dat belast kan worden voor de begunstigde.	De sommen voor de terugbetaling van de verplaatsingskosten van de werknemer om h/t van zijn woning naar het werk te gaan zijn uitgesloten van de notie van vergoeding. RSZ-bijdragen zijn verschuldigd op deze bedragen als ze forfaitair geëvalueerd worden. Voor de berekening van de bijdragen kunnen deze forfaitaire bedragen verminderd worden met de reële kosten voor de werknemer waarvan het bedrag kan worden aangetoond.	
2. Openbaar vervoer				
A. cao 19	De werkgever kan in het kader van de beroepskosten de vergoedingen toegekend als terugbetaling van verplaatsingskosten aftrekken op voorwaarde dat deze vermeld worden op de fiscale fiche 281.10.	Indien de werknemer kiest voor een forfaitaire aftrek van zijn beroepskosten, zijn de werkgeversbijdragen (vergoedingen) in de kosten woon-werkverkeer volledig vrijgesteld van belastingen. Indien de werknemer kiest voor de aftrek van zijn reële beroepskosten, is geen vrijstelling van terugbetaling van de kosten voor woon-werkverkeer door de werkgever voorzien.		
B. Derde betaler	Dezelfde behandeling zoals geduid onder punt '2. Openbaar vervoer, A. cao 19' (pag. 37)			



Modi	Fiscale behandeling	Behandeling sociale zekerheid (Rijksdienst Sociale Zekerheid)
<p>3. Collectief bedrijfsvervoer</p> <p>De werkgever mag de kosten in verband met de organisatie van collectief vervoer voor het woon-werkverkeer van het personeel aftrekken aan 120% als deze kosten rechtstreeks verband houden met minibusjes, autobussen en autocars.</p>	<p>Bij forfaitaire aftrek: het bedrag van de vergoeding dat is vrijgesteld, is beperkt tot de prijs van een abonnement eerste klas voor de trein voor deze afstand.</p>	<p>Indien de woon-werkverplaatsing in groep wordt gedaan, is de solidariteitsbijdrage verschuldigd.</p> <p>Behalve indien aan de voorwaarden wordt voldaan die staan opgesomd in voetnoot⁹.</p>
<p>4. Privéwagen</p>	<p>Indien de werknemer kiest voor een forfaitaire aftrek van zijn beroepskosten, zijn de werkgeversbijdragen (vergoedingen) in de kosten woon-werkverkeer vrijgesteld van belastingen voor een bedrag van 380 euro (inkomen 2016).</p> <p>Indien de werknemer kiest voor de aftrek van reële beroepskosten, kan hij 0,15 euro per kilometer aftrekken voor de verplaatsingen die hij doet tussen zijn woonplaats en zijn werkplaats.</p>	<p>Ondanks het algemene principe dat zegt dat de terugbetalingen van kosten voor de werknemer voor het woon-werkverkeer geen vergoeding vormen, meent de RSZ dat er toch sociale zekerheidsbijdragen verschuldigd zijn op deze bedragen indien de evaluatie ervan forfaitair gebeurt. Voor de berekening van deze bijdragen kunnen de forfaitair toegekende bedragen verminderd worden met de reële kosten voor de werknemer waarvan het bedrag kan worden aangetoond¹⁰.</p>

- 9 Indien de woon-werkverplaatsing in groep wordt gedaan, is de solidariteitsbijdrage verschuldigd behalve indien aan volgende voorwaarden wordt voldaan: A) Het betreft een systeem voor het vervoer van werknemers overeengekomen tussen sociale partners waarbij gebruik wordt gemaakt van een voertuig uit categorie N1 en M1. Het systeem moet het voorwerp uitmaken van een CAO gesloten met een bedrijf of een sector of een ander reglement waarover onderhandeld werd tussen werkgever en werknemers. B) Voor de voertuigen van categorie N1 zijn naast de chauffeur minstens twee andere werknemers van de onderneming aanwezig gedurende minstens 80% van de afgelegde weg van en naar de woonplaats van de chauffeur. Wanneer het gebruikte voertuig minder dan drie plaatsen telt of indien de ruimte voorbehouden voor het vervoer van personen bestaat uit één bankje of één rij zetels, volstaat het dat naast de chauffeur minstens nog een werknemer van de onderneming aanwezig is gedurende minstens 80% van het traject. C) Voor de voertuigen die tot categorie M1 behoren en minstens 5 plaatsen tellen, de zetel van de chauffeur niet inbegrepen en maximum 8 plaatsen, de zetel van de chauffeur niet inbegrepen, zijn meestal 3 werknemers van het bedrijf gebruikelijk aanwezig gedurende minstens 80% van het traject van en naar de woonplaats van de chauffeur. D) De werkgever kan bewijzen dat er geen privégebruik wordt gemaakt van het voertuig.
- 10 De RSZ staat in de toepassing toe van de kilometervergoeding aan de agenten van de Staat (momenteel: 0,3412 euro/km) voor het woon-werkverkeer op de volgende voorwaarden: a) het gebruikte voertuig mag niet gefinancierd worden door de werkgever of aan hem toebehoren b) de forfaits zijn all in: onderhoud, verzekering, brandstof,...



5. Bedrijfswagen

Aftrekbaarheid van 6/7 van de cataloguswaarde van het voertuig dat gratis ter beschikking wordt gesteld vermenigvuldigd met een CO2-percentage (1 januari 2012).

Het voordeel dat voortvloeit uit het privé-gebruik van een bedrijfswagen vormt een voordeel alle aard en is onderworpen aan belastingen. Het belastbare voordeel wordt verminderd ten bedrage van de persoonlijke tussenkomst van de werknemer in de kosten van de bedrijfswagen. Meestal doet de werkgever een inhouding op het netto loon van de werknemer of stelt hij een factuur op voor het privé-gebruik van het voertuig.

Het voordeel betreffende het gebruik van een voertuig ter beschikking gesteld van de werknemer door de werkgever, voor de verplaatsing van de woonplaats naar het werk of ander privégebruik is uitgesloten van de notie van vergoeding maar er is wel een forfaitaire solidariteitsbijdrage verschuldigd op dit voordeel. Deze bijdrage hangt af van de CO2-uitstoot van het voertuig en het type brandstof.

6. Fiets

Dezelfde behandeling zoals geduid onder punt '2. Openbaar vervoer, a cao 19' (pag. 37)

De werkgever kan bepaalde kosten voor fietsinfrastructuur (bv. fietsenstallingen, douches, ...) 120% fiscaal aftrekken.

Indien forfaitaire aftrek : het bedrag van de vergoeding wordt vrijgesteld voor een maximaal bedrag van 380 euro per jaar (inkomstenjaar 2016). Het wetboek inkomensbelasting voorziet ook een vrijstelling van de belastingen voor de kilometervergoedingen toegekend voor hun verplaatsingen met de fiets tussen woon- en vaste werkplaats. Deze vrijstelling is beperkt tot een maximaal bedrag van 0,22 euro per kilometer die wordt afgelegd (inkomen 2016).

De toegekende fietsvergoeding is niet onderworpen aan sociale zekerheidsbijdragen. Het vrijgestelde bedrag is afgestemd op datgene dat van toepassing is voor fiscale doeleinden, namelijk 0,145 euro per kilometer (te indexeren), momenteel 0,22 euro/km.



7. Bedrijfsfiets

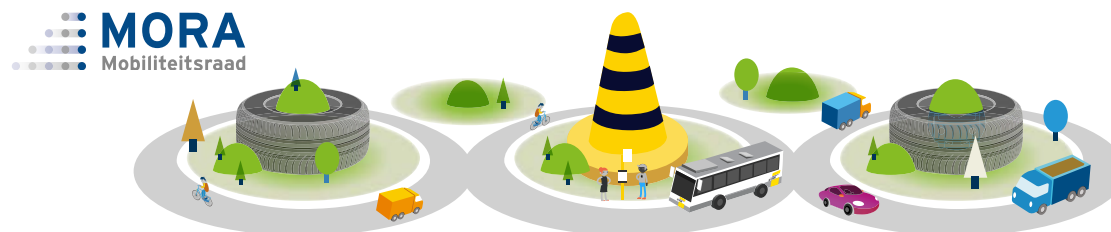
Dezelfde behandeling van de fiets geldt ook voor de bedrijfsfiets. Wanneer werkgevers gratis een bedrijfsfiets/huurfiets ter beschikking stellen van hun werknemers, dan gelden de volgende regels:

- Het gebruik van een bedrijfsfiets/huurfiets voor het woon-werkverkeer en voor het afleggen van trajecten in opdracht van de werkgever, vormt geen voordeel voor de werknemer en is bijgevolg niet onderworpen aan gewone of bijzondere socialezekerheidsbijdragen.
- Het gebruik van een bedrijfsfiets/huurfiets voor privéverkeer vormt een voordeel voor de werknemer dat per kwartaal bij het gewone loon moet worden gevoegd voor de berekening van de bijdragen. Hierop zijn de gewone werkgevers- en werknemersbijdragen verschuldigd.
- Bij gemengd gebruik (beroeps-, privé- en woon-werkverkeer) van een bedrijfsfiets/huurfiets moet de werkgever naar best vermogen het percentage dienstverplaatsingen en woon-werkverplaatsingen enerzijds en het percentage privéverplaatsingen anderzijds vaststellen. De gewone RSZ-bijdragen zijn verschuldigd op het aandeel van het privégebruik.

8. Te voet

Indien de werkgever een vergoeding toekent, geldt dezelfde behandeling zoals geduid onder punt '2. Openbaar vervoer, a cao 19' (pag. 37)

Bron: FOD Financiën Rijksdienst Sociale Zekerheid + Gids voor sociale reglementering



2 SIMULATIE VAN DE KOSTPRIJS

In dit deel worden een aantal simulaties betreffende de kost per jaar van het gebruik van de verschillende vervoermiddelen in het woon-werkverkeer gemaakt, op basis van drie verschillende woon-werkafstanden: 10 km, 20 km en 50 km. De opties kunnen verschillen per afstandsklasse (bijvoorbeeld fiets op korte afstand, trein en bedrijfswagen bij langere afstanden).

De simulaties werden aangeleverd door Traject en geven een beeld van de kostprijs van verschillende modi in 2013. De MORA is zich ervan bewust dat de cijfers in onderstaande kostprijsvergelijking niet meer 100% accuraat zijn. Toch meent de raad dat de kostprijzen van de verschillende modi zich in 2016 op een gelijkaardige manier tot elkaar verhouden, waardoor onderstaande vergelijking nog steeds waardevol is.

Er zijn enkele aannames gemaakt:

- We gaan uit van 220 werkdagen per jaar. Op elk van deze dagen gaan we uit van één heenrit en één terugrit (sommige mensen keren 's middags terug naar huis, dat wordt niet meegeteld). Het gaat dus om 440 ritten per jaar over de desbetreffende afstand.
- We gaan voor de kost van autogebruik uit van een gemiddelde van 0,16 euro/km (dit zijn enkel de variabele kosten, nl. verbruik en onderhoud voor een gemiddelde auto met een gemiddeld jaarlijks aantal km). In de realiteit kost een gemiddelde auto makkelijk 0,33 euro/km, als je de afschrijving meerekent. Maar dit verschilt sterk van persoon tot persoon (kilometers naast woon-werkverplaatsing, periode van afschrijven,...) en wordt door werknemers als dusdanig niet aanvoeld.

Zo is de kost van autogebruik voor iemand met een woon-werkafstand van 20 km:

220 werkdagen x 40 km (heen en terug) x 0,16 euro = 1.408 euro.

Het zal duidelijk worden dat elk alternatief voor de auto goedkoper uitvalt, dus een onderschatting van de autokost haalt deze conclusie niet onderuit.

- In de overzichten wordt aan werknemerskant de verplaatsingsvergoeding - die de werkgever geeft - afgetrokken. De bedragen hiervan kunnen verschillen van werkgever tot werkgever of van sector tot sector. We baseren ons daarom op de verplichte tussenkomst in de (jaar)treinkaart die in de privésector meestal als basis geldt, zowel voor de tussenkomst in de trein als voor de verplaatsingsvergoeding voor autogebruikers. Voor de bus van De Lijn baseren we ons op 75% van de abonnementskost van een Omnipas.
- De fiscale consequenties van de verschillende keuzes worden ook summier aangegeven (zonder berekening, omdat het concrete bedrag afhangt van verschillende onbekenden zoals belastbaar inkomen van de werknemer of bedrijfswinst).
- Voor de bedrijfswagen rekenen we de besparing op het woon-werkverkeer aan werknemerskant als 100%, alhoewel bedrijven bij het geven van een bedrijfswagen vaak het gewone loon verminderen. Daar tegenover staat dat de bedrijfswagen ook voor privéverplaatsingen wordt gebruikt. Dus de simulatie is niet volledig correct maar geeft het juiste beeld voor het woon-werkverkeer. Hetzelfde speelt trouwens aan de kant van de werkgever: hij betaalt meer aan een bedrijfswagen dan aan verplaatsingsvergoedingen, maar spaart tegelijk loon en sociale bijdragen uit.



Tabel 4: Kostprijs woon-werkverkeer voor woon-werkafstand 10 km (20 km heen en terug) in euro

Vervoermiddel ^{11 12}	Kostprijs	Bijdrage werkgever	Werknemer			Werkgever		
			Netto-kost	Netto-besparing autokosten	Netto verschil t.o.v. auto	Fiscale consequentie	Kost ¹³	Fiscale consequentie
(Eigen) auto	704	348	356	0	0	Verplaatsingsvergoeding niet belast (onder 380 euro)	348	Vrijgesteld van inkomstenbelasting en RSZ
Eigen fiets, klassieke vergoeding	200*	348	-148	704	852	Verpl. vergoeding niet belast (onder 380 euro)	348	Vrijgesteld van inkomstenbelasting en RSZ
Eigen fiets, maximale fietsvergoeding	200*	968**	-768	704	1.472	Fietsvergoeding niet belast	968	Vrijgesteld van inkomstenbelasting en RSZ
Fiets van het bedrijf	200*	200	0	704	704	Niet belast	200	Vrijgesteld van inkomstenbelasting, niet van RSZ
Bus De Lijn	232	174	58	704	646	Verpl. vergoeding niet belast	174	Vrijgesteld van inkomstenbelasting en RSZ
Carpooling, afwisselend met 2 (kosten 50/50 gedeeld)	352	348	4	352	348	Verpl. vergoeding niet belast (onder 380 euro)	348	Vrijgesteld van inkomstenbelasting en RSZ

11 Veel werknemers gaan te voet naar hun werk, maar deze categorie wordt bij de berekening van de kostprijs niet in beschouwing genomen.

12 Er is geen categorie 'collectief bedrijfsvervoer' in de tabel. Eventueel worden cijfers hierover opgenomen in het Mobiliteitsverslag, versie september 2016.

13 Bij de kost voor de werkgever is de kost van een eventuele parkeerplaats voor de auto niet meegerekend.

* Gemiddelde jaarlijkse kosten regelmatig fietsgebruik.

** fietsvergoeding op kilometerbasis, maximum onbelast bedrag van 0,22 euro (2013).

Bron: Traject (2013)



Tabel 5: Kostprijs woon-werkverkeer voor woon-werkafstand 20 km (40 km heen en terug) in euro

Vervoermiddel	Kostprijs	Bijdrage werkgever	Netto-kost	Werknemer			Fiscale consequentie	Kost	Fiscale consequentie
				Netto-besparing autokosten	Netto verschil t.o.v. auto				
(Eigen) auto	1.408	524	884	0	0	144 euro belast (slechts 380 euro van 524 euro vrijgesteld)	524	Vrijgesteld van inkomstenbelasting en RSZ	
Trein – geen 80/20 regeling	757	524	233	1.408	1.175	Verpl. vergoeding niet belast	524	Vrijgesteld van inkomstenbelasting en RSZ	
Trein – 80/20 regeling *	757	757	0	1.408	1.408	Verpl. vergoeding niet belast	606	Vrijgesteld van inkomstenbelasting en RSZ	
Bus De Lijn	232	174	58	1.408	1.350	Verpl. vergoeding niet belast	174	Vrijgesteld van inkomstenbelasting en RSZ	
Carpooling, afwisselend met 2 (kosten 50/50 gedeeld)	704	524	180	704	524	Verpl. vergoeding niet belast indien coll. vervoer**, anders max. 380 euro vrijstelling	524	Vrijgesteld van inkomstenbelasting en RSZ	

* De werkgever betaalt 80% van de kostprijs en de federale overheid past de rest bij, waardoor het abonnement gratis wordt voor de werknemer.

** Indien carpoolers door de werkgever zijn geregistreerd als deelnemers aan het door de werkgever georganiseerd collectief vervoer, is de maximale vrijstelling op de woon-werkverplaatsingsvergoeding gelijk aan het duurste abonnement van de NMBS, in de praktijk dus 100% vrijstelling.

Bron: Traject (2013)



Tabel 6: Kostprijs woon-werkverkeer voor woon-werkafstand 50 km (100 km heen en terug) in euro

Vervoermiddel	Kostprijs	Bijdrage werkgever	Werknemer			Werkgever		
			Netto-kost	Netto-besparing autokosten	Netto verschil t.o.v. auto	Fiscale consequentie	Kost	Fiscale consequentie
(Eigen) auto	3.520	1.008	2.512	0	0	628 euro belast (slechts 380 euro van 1.008 euro vrijgesteld)	1.008	Vrijgesteld van inkomstenbelasting en RSZ
Bedrijfswagen met tankkaart	3.520	3.520	0	3.520	3.520	Belasting op voordeel (bv. 1.600 euro/jaar)	3.520	CO2 taks, aftrekbeperking
Trein – geen 80/20 regeling	1.409	1.008	401	3.520	3.119	Verpl. vergoeding niet belast	1.008	Vrijgesteld van inkomstenbelasting en RSZ
Trein – 80/20 regeling *	1.409	1.409	0	3.520	3.520	Verpl. vergoeding niet belast	1.127	Vrijgesteld van inkomstenbelasting en RSZ
Carpooling, afwisselend met 2 (kosten 50/50 gedeeld)	1.760	1.008	752	1.760	1.008	Verpl. vergoeding niet belast indien coll. vervoer**, anders max. 380 euro vrijstelling	1.008	Vrijgesteld van inkomstenbelasting en RSZ

* De werkgever betaalt 80% van de kostprijs en de federale overheid past de rest bij, waardoor het abonnement gratis wordt voor de werknemer.

** Indien carpoolers door de werkgever zijn geregistreerd als deelnemers aan het door de werkgever georganiseerd collectief vervoer, is de maximale vrijstelling op de woon-werkverplaatsingsvergoeding gelijk aan het duurste abonnement van de NMBS, in de praktijk dus 100% vrijstelling.

Bron: Traject (2013)



3 UITGAVEN EN ONTVANGSTEN WOON-WERKVERKEER

In dit deel geven we een overzicht per modus van de geaccumuleerde uitgaven van werkgevers, werknemers en overheid aan woon-werkverkeer. Daarnaast worden in grootteordes ook de ontvangsten uit woon-werkverkeer voor de overheid en vervoersoperatoren weergegeven.

3.1 FISCALE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN WOON-WERKVERKEER

In onderstaande tabel geven we een overzicht van de bedragen tot 2013 van de werkgeverstussenkomst in de kosten van woon-werkverkeer en het aandeel hiervan dat fiscaal vrijgesteld is. De bedragen hebben betrekking op België.

Tabel 7: Werkgeverstussenkomsten + vrijstellingen afkomstig uit de persoonlijke belastingaangiften uitgedrukt in euro (2010-2013)

	Code pers. belasting-aangifte	Aanslagjaar 2010	Aanslagjaar 2011	Aanslagjaar 2012	Aanslagjaar 2013
Totaalbedrag terugbetaling van de kosten voor woon-werkverplaatsingen	1.254	1.070.479.896	1.123.688.873	1.176.484.796	925.681.158
Vrijstelling (gevraagd door de belastingbetaler)	1.255	493.243.497	535.964.356	568.721.973	611.202.206
Totaalbedrag terugbetaling van de kosten voor woon-werkverplaatsingen	2.254	241.168.494	259.144.296	273.162.443	243.622.510
Vrijstelling (gevraagd door de belastingbetaler)	2.255	143.119.489	160.377.362	170.007.674	183.763.621

Bron: FOD Financiën

In principe zijn werkgevers en werknemers geen socialezekerheidsbijdragen verschuldigd in het kader van het woon-werkverkeer. Een uitzondering hierop vormen de solidariteitsbijdragen die verschuldigd zijn door werkgevers die een bedrijfsvoertuig ter beschikking stellen van hun personeelsleden. In onderstaande tabel duiden we de solidariteitsbijdragen naar hoofdzetel van de werkgever voor 2012 en 2014.



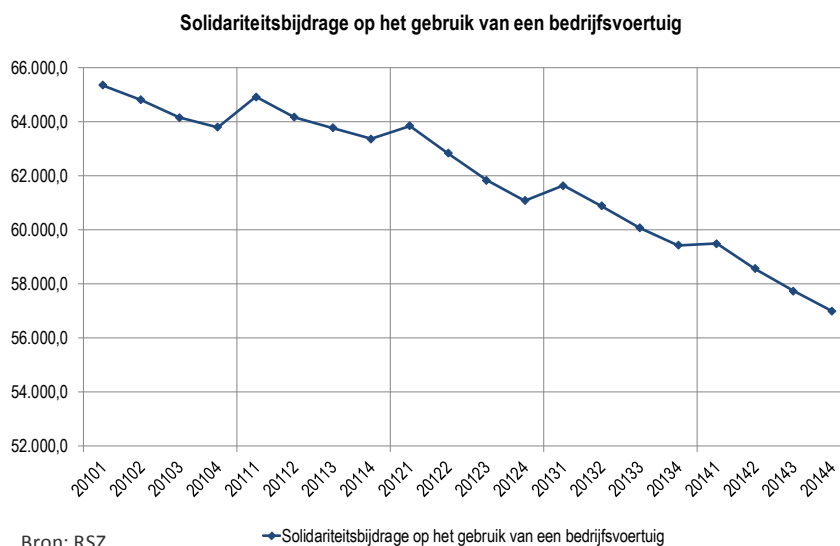
Tabel 8: Solidariteitsbijdragen naar hoofdzetel van de werkgever voor 2014 (in 1.000 euro)

Privégebruik van bedrijfsvoertuigen (in 1.000 euro)		
	2012	2014
Het Rijk	249.607	232.911
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	65.816	62.693
Vlaams Gewest	149.118	137.175
Waals Gewest	34.673	33.043

Bron: Rijksdienst Sociale Zekerheid

De solidariteitsbijdragen in de bovenstaande tabel hebben niet enkel betrekking op de woon-werkverplaatsingen, maar op het volledig privégebruik van bedrijfsvoertuigen. Privégebruik omvat zowel woon-werkverplaatsingen als andere niet voor beroepsdoeleinden gemaakte verplaatsingen. De RSZ verkeert niet in de mogelijkheid om het aandeel dat enkel betrekking heeft op woon-werkverplaatsingen af te splitsen van de andere verplaatsingen.

Figuur 11: Solidariteitsbijdrage op het gebruik van een bedrijfsvoertuig



Voor wat betreft de CO₂-bijdrage voor de sociale zekerheid stelt de RSZ vast dat het aantal voertuigen waarop de bijdrage van toepassing is nog steeds toeneemt, maar dat het bedrag kleiner wordt. Dit betekent dat het gebruik van bedrijfswagens blijft stijgen maar dat men kieskeuriger is op het type bedrijfswagen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de federale fiscale uitgaven¹⁴ betreffende de terugbetaling van de reiskosten voor woon-werkverplaatsingen.

14 Een federale fiscale uitgave wordt gedefinieerd als een 'minderontvangst wegens fiscale tegemoetkomingen voortvloeiend uit een afwijking van het algemeen stelsel van een gegeven belasting ten voordele van zekere belastingverplichtingen of van zekere economische, sociale, culturele,... activiteiten en die kan worden vervangen door een rechtstreekse betoelaging.



Tabel 9: Federale fiscale uitgaven betreffende de terugbetaling van de reiskosten voor woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer, het gemeenschappelijk georganiseerd vervoer en de individuele wagen (inkomstenjaren 2010-2015) in miljoen euro

Terugbetaling reiskosten woon-werkverkeer	Het Rijk (in miljoen euro)
2010	319,45
2011	337,85
2012	351,46
2013	371,7

Bron: FOD Financiën, Inventaris van de federale fiscale uitgaven

Tabel 10: Federale fiscale uitgaven als gevolg van de terugbetaling van de reiskosten voor woon-werkverplaatsingen, met het openbaar vervoer, het gemeenschappelijk georganiseerd vervoer en de individuele wagen in 2011 en 2013, opgesplitst per gewest

Terugbetaling reiskosten woon-werkverkeer	Ij 2011 (in miljoen euro)	Ij 2013 (in miljoen euro)
Het Rijk	337,85	371,7
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	28,4	30,72
Vlaams Gewest	212,97	235,83
Waals Gewest	96,48	105,15

Bron: FOD Financiën, Inventaris van de federale fiscale uitgaven

De federale fiscale uitgaven die uitsluitend voortvloeien uit de volledige fiscale vrijstelling van de werkgeversvergoeding van de kosten van woon-werkverplaatsingen via het openbaar vervoer (hypothese van aftrek van de forfaitaire beroepskosten) bedroegen 293,4 miljoen euro (voor het Rijk, inkomstenjaar 2011).

3.2 ONTVANGSTEN OPENBAAR VERVOER

In dit luik geven we een cijfermatige duiding van de inkomsten van De Lijn en de NMBS die kunnen gekoppeld worden aan woon-werkverkeer. De cijfers werden aangeleverd door de operatoren.

DE LIJN

Het aantal derdebetalerssystemen dat De Lijn heeft gesloten met werkgevers tussen 2010 en 2015 nam de voorbije jaren steeds toe.

Tabel 11: Derdebetalerssysteem tussen De Lijn en werkgevers tussen 2010 en 2015

	12/2010	12/2011	12/2012	12/2013	12/2014	12/2015
Aantal afgeleverde abonnementen ¹⁵	22.421	24.951	27.188	28.294	28.421	29.504
Contracten DBS1 werkgever	551	675	824	1.008	1.247	1.478

Bron: De Lijn

¹⁵ Werkelijk uitgereikte abonnementen die aangevraagd werden door werknemers in het kader van de contracten derdebetalers met hun werkgevers.



Ook het totaalbedrag dat De Lijn heeft ontvangen van de derdebetalersovereenkomsten is de voorbije vijf jaar gestegen.

Tabel 12: Ontvangsten derdebetalerssysteem (DBS) 1 voor de Lijn (in euro)

	Tussenkost werkgever	Tussenkost werknemer	Totaal
2010	4.713.428	236.440	4.949.868
2011	5.404.290	226.454	5.630.744
2012	6.021.596	273.173	6.294.769
2013	6.639.460	274.295	6.913.755
2014	6.836.216	274.569	7.110.785
2015	8.361.567	329.584	8.691.151

Bron: De Lijn

Onderstaande tabel geeft de tussenkomsten van werkgevers en werknemers in de derdebetalersovereenkomsten van 2015, opgesplitst volgens private en publieke sector. Daaruit blijkt dat de verhouding publiek en privaat in 2015 68% bedraagt versus 32%.

Tabel 13: Ontvangsten DBS 1 (bedrijven voor hun werknemers) – opsplitsing privaat/publiek voor 2015

2015	Tussenkost werkgever	Tussenkost werknemer	Totaal
Privaat	2.687.272	87.468	2.774.740
Publiek	5.674.295	242.116	5.916.411
Totaal	8.361.567	329.584	8.691.151

Bron: De Lijn

De voorbije drie jaar namen ook de ontvangsten uit de derdebetalersovereenkomsten De Lijn met de Vlaamse overheid als werkgever toe.

Tabel 14: Ontvangsten derdebetalerssysteem (in euro) – Vlaamse overheid als werkgever voor haar werknemers

	Tussenkost werkgever	Tussenkost werknemer	Totaal
2013	275.219	1.240	276.459
2014	284.169	1.227	285.396
2015	351.263	1.075	352.338

Bron: De Lijn



NMBS

Het huidige beheerscontract afgesloten tussen de federale regering en de NMBS voorziet niet in de publicatie van regionale data. Daarom zijn er sinds 2010 geen Vlaamse cijfers over het reizigersvervoer per spoor meer beschikbaar. De in dit onderdeel aangehaalde cijfers over woon-werkverkeer hebben dus betrekking op België. De cijfers werden aangeleverd door de NMBS.

Gemiddeld betaalt een werkgever ongeveer 75% van de vervoerskosten van werknemers die met de trein naar het werk sporen. De NMBS biedt ook een 80/20-regeling aan: als de werkgever 80% van het treinabonnement terugbetaalt, dan legt de federale overheid de resterende 20% bij zodat de werknemer een gratis abonnement via de werkgever krijgt. De ontvangsten via derdebetalersovereenkomsten woon-werkverkeer namen de voorbije jaren toe.

Tabel 15: Derdebetalersovereenkomsten¹⁶ NMBS (bedragen uitgedrukt in euro)

	2010	2011	2012	2013	2014
Personen met derdebetalersregeling woon-werkverkeer	145.428	149.861	154.809	159.907	171.902
Derdebetalerscontracten woon-werkverkeer	5.391	5.907	6.667	8.653	9.854
Klanten uit de privésector	62.203	75.797 (50,6%)	70.340 (45,3%)	75.222 (47%)	84.667 (49,3%)
Contracten voor privésector			6.020 (90,3%)	8.001 (92%)	9.108 (92,4%)
Staatstussenkomst in euro (NMBS + MIVB aandeel) – 20%	24.916.000	25.785.000	27.255.000	28.335.000	N/A
Bijdrage van 80% van werkgever in derdebetalersovereenkomst 80/20 (af te leiden)	99.664.000	103.140.000	109.020.000	113.340.000	N/A

Bron: NMBS

In 2010 waren er 145.428 personen die genoten van de derdebetalersregeling¹⁷. In 2014 was dit opgelopen tot 171.902 personen. Dit komt neer op een stijging van 18,2% over de periode 2010-2014, of gemiddeld 4,27% per jaar. Er zijn geen cijfers opgesplitst per gewest beschikbaar.

Het totale aantal derdebetalerscontracten woon-werk lag eind 2014 op 9.854. In 2010, 2011, 2012 en 2013 bedroegen deze aantallen respectievelijk 5.391, 5.907, 6.667 en 8.653. Dit komt neer op een stijging van 45% over de periode 2010-2014.

16 Cijfers op basis van het antwoord van de federale minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 18 oktober 2013, op de vraag nr. 455 van de heer volksvertegenwoordiger Guy D'haeseleer van 22 juli 2013. De cijfers werd gecorrigeerd door de NMBS. De cijfers van 2013 en 2014 werden ook aangeleverd door de NMBS.

17 De aangehaalde cijfers hebben betrekking op het totale aantal personen met een derdebetalersregeling woon-werkverkeer. 155.005 klanten genieten van gratis woon-werk (80-20) en 4.902 klanten derdebetalers vallen niet onder de 80/20. Voor deze laatste was de gemiddelde tussenkomst 71,2% in 2013.



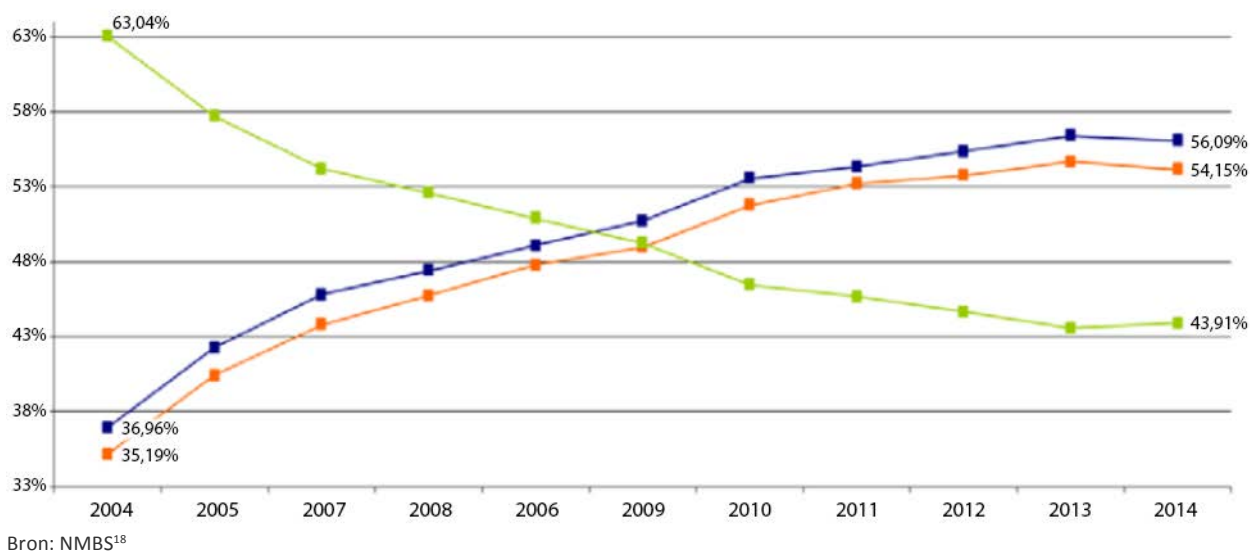
In 2014 vertegenwoordigden de bedrijven, ofwel de privésector, 49,3% van het totale aantal derdebetalerscontracten NMBS, in 2013 was dit nog 47%. Het aantal klanten uit de privésector die in het systeem stapten, groeide over de periode 2010-2014 met 36%, zijnde van 62.203 naar 84.667. Er zijn geen cijfers opgesplitst per gewest beschikbaar.

De staatstussenkomst van 20% in de derdebetalersovereenkomsten (NMBS + MIVB) bedroeg respectievelijk 24.916.000 euro, 25.785.000 euro, 27.255.000

euro en 28.335.000 euro volgens de definitieve rekeningen van 2010, 2011, 2012 en 2013. Het aantal klanten uit de privésector die in het systeem stapten, groeide over de periode 2010-2013 met 17%, zijnde van 62.203 naar 75.222. In 2013 waren er 8.001 (92%) contracten voor de privé-sector.

Onderstaande figuur toont het aandeel van de derdebetalerscontracten woon-werkverkeer in het totaal aantal treinkaarten.

Figuur 12: Aandeel woon-werkverkeer derdebetaler in totaal aantal treinkaarten



18 De groene lijn in de figuur duidt 'het aandeel van niet-derdebetaler contracten'. Dit zijn reizigers die aan het loket of via internet zelf hun abonnement moeten betalen en op een andere manier het aandeel van de werkgever betaald krijgen.



4 MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN EN BATEN WOON-WERKVERKEER

In dit deel duiden we de maatschappelijke kosten en baten van het woon-werkverkeer.

Een vlot woon-werkverkeer en de goede ontsluiting van tewerkstellingslocaties is een belangrijke voorwaarde voor werknemers om op hun werk te geraken. De baten van een vlot woon-werkverkeer hebben dan ook betrekking op de bijdrage aan de arbeidsparticipatie en maatschappelijke participatie van werknemers. De MORA stelt vast dat er vandaag geen studies bestaan die de maatschappelijke baten van woon-werkverkeer cijfermatig duiden.

Woon-werkverkeer gaat echter ook gepaard met een aantal kosten die niet alleen door de gebruiker, maar ook door de maatschappij in zijn geheel wordt gedragen. Naast de luchtvervuiling en uitstoot van broeikasgassen met een negatieve impact op de volksgezondheid en het klimaat, hebben ook ongevallen van of naar het werk een grote maatschappelijke kost. Volgens het Federaal Planbureau¹⁹ is tijdsverlies door toenemende congestie van de bestaande infrastructuur in omvang van de kost, de belangrijkste factor. In dit deel gaan we verder in op de maatschappelijke kosten die verbonden zijn aan congestie en aan arbeidswegongevallen.

CONGESTIE

België, met de steden Antwerpen en Brussel op kop, is één van de meest congestiegevoelige landen van Europa. De FOD Mobiliteit becijferde dat er in 2011 voor 83 miljard km personenwagens in de file stonden.

Met meer dan 60% van het totale verkeer tijdens de spitsuren²⁰, zijn woon-werkverplaatsingen de belangrijkste oorzaak voor het optreden van congestie. Het fileleed heeft een economische kost van 1 tot 2 procent van het bruto binnenlands product, stelt OESO.

Het Federaal Planbureau²¹ voorspelt dat als gevolg van het toenemend verkeer over de weg de gemiddelde snelheid bij ongewijzigde verkeersinfrastructuur tussen 2012 en 2030 tijdens de spitsperiode zal afnemen met 24% en tijdens de dalperiode²² met 10%. Toegepast op het woon-werkverkeer betekent dit concreet dat een autobestuurder in 2030 over een afstand van 100 kilometer gemiddeld 26 minuten langer in de spitsperiode en 9 minuten langer in de dalperiode onderweg zal zijn tegenover 2012.

Voor de bus betekent dit over eenzelfde afstand van 100 kilometer in 2030 een gemiddelde gestegen reistijd van 48 minuten in de spitsperiode en 16 minuten in de dalperiode tegenover 2012.

De toename van de congestie en van de verloren tijd in het pendelverkeer zorgt voor een aantal negatieve gevolgen voor de individuele pendelaar, de economie en de maatschappij in haar geheel:

- **IMPACT OP INVESTERINGSKLIMAAT EN CONCURRENTIEKRACHT**

De toegenomen pendeltijd kan een negatieve impact hebben op het investeringsklimaat en de concurrentiekracht van regio's. Zo blijkt uit het Trendsrapport²³ 2016 dat bedrijven door ondermeer de toenemende bereikbaarheidsproblemen in en rond Brussel zich vaker gaan vestigen in de centrumsteden. De verhandelde kantooroppervlakte in Brussel daalde in 2015 met 37,5% ten opzichte van 2014, dit ten voordele van de Vlaamse provinciesteden.

19 Federaal Planbureau: Woon-werkverkeer en tijdskosten, februari 2016.

20 FOD Mobiliteit en Vervoer: [De weg naar duurzame mobiliteit](#), 11 september 2014

21 Federaal Planbureau: Woon-werkverkeer en tijdskosten, februari 2016.

22 Voor het spoorvervoer en de binnenvaart wordt de snelheid verondersteld constant te blijven over de periode.

23 Trends: [Bedrijven ruilen duur en moeilijk bereikbaar Brussel in voor Vlaanderen](#), maart 2016.



- **IMPACT OP WELZIJN EN FUNCTIONEREN WERKNEMERS**

Uit een analyse²⁴ van de Stichting Innovatie en Arbeid op basis van de gegevens van de Vlaamse werkbaarheidsenquête van 2013 blijkt dat lange pendeltijden een negatieve invloed hebben op het welzijn en het functioneren van de werknemer. Bij werknemers die meer dan twee uur pendelen is er een grotere groep die het moeilijk heeft om werk en privé in evenwicht te houden en vinden we meer werknemers die psychisch vermoeid en gedemotiveerd zijn. Ze zijn ook vaker afwezig op het werk en achten het iets moeilijker om hun huidige job tot het pensioen uit te voeren.

- **IMPACT OP KLIMAAT EN LUCHTKWALITEIT**

Woon-werkverkeer dat via gemotoriseerd vervoer verloopt heeft, net zoals andere verplaatsingsmotieven, een negatieve impact op het klimaat en de luchtkwaliteit. Er zijn echter weinig studies die afzonderlijk de impact van het verplaatsingsmotief woon-werkverkeer meten.

Uit de Mobilo-studie²⁵ blijkt dat energie voor het woon-werkverkeer voor het overgrote deel komt van fossiele brandstoffen, voornamelijk olieproducten, benzine en diesel. Uit deze studie blijkt dat het gemiddelde verbruik in Vlaanderen ligt op 7,4kWh per woon-werkverplaatsing. In de periode 1991–2001 is het energieverbruik met 4% gestegen in Vlaanderen. Vooral door een toename in energieverbruik in de regio Kortrijk-Roeselare-Leie en het gebied ten oosten van Antwerpen.

VITO becijferde in de studie ter ondersteuning van de ontwikkeling van het Vlaams Klimaatbeleidsplan dat het reductiepotentieel van een modal split-doelstelling 60%/40% woon-werkverkeer naar schatting 1,5% bedraagt van de emissies voor wegtransport in 2010.

ARBEIDSWEGONGEVALLLEN

Een arbeidswegongeval is een ongeval dat zich voordoet op de weg van en naar het werk²⁶. Uit cijfers van het Fonds voor arbeidsongevallen (FAO) blijkt dat het relatieve aandeel van de arbeidswegongevallen in het totaal aantal werkongevallen tussen 1985 en 2013 is verdubbeld: van 8% naar 16%. Als we arbeidsplaats- en arbeidswegongevallen in het verkeer samen bekijken, dan nemen de arbeidsongevallen in het verkeer in 2013 bijna de helft van alle dodelijke ongevallen voor hun rekening.

De menselijke en financiële gevolgen van ongevallen met gewonden en doden zijn immens. Ook kleine schade aan voertuigen hebben een negatieve impact op de resultaten van bedrijven.

De kostprijs van een arbeidsongeval in het verkeer is in België nog niet berekend. Het BIVV haalt wel een berekening van het Franse CNAMTS aan van de gemiddelde directe kosten van een arbeidsongeval voor verschillende gevolgen. Onderstaande tabel duidt de gemiddelde directe kosten voor een bedrijf ten gevolge van een arbeidsongeval.

Tabel 16: Gemiddelde directe kosten van een bedrijf ten gevolge van een arbeidsongeval

Type ongeval	Directe kosten (in euro)
Ongeval zonder gevolg	2.000 à 4.000
Ongeval met tijdelijke ongeschiktheid	25.000
Ongeval met blijvende ongeschiktheid	86.000
Dodelijk ongeval	400.000

Bron: CNAMTS-France, zoals aangehaald in de BIVV publicatie 'RoadSafety @ Work (2013)

24 Rapport [Pendelen en werkbaar werk. Een analyse op basis van de Vlaamse Werkbaarheidsmonitor 2013](#). SERV – Stichting Innovatie en Arbeid, februari 2016.

25 Steunpunt Goederen- en Personenvervoer, Mobilo. 'Het woon-werkverkeer in Vlaanderen. Een zoektocht naar indicatoren' pag. 49.

26 Onder 'de weg naar en van het werk' wordt verstaan het normale traject dat de werknemer moet afleggen om zich van zijn verblijfplaats te begeven naar de plaats waar hij werkt en omgekeerd.'



Hoofdstuk 3

Case: de economische poorten en het woon-werkverkeer

De havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende en de internationale luchthaven van Zaventem of Brussels Airport werden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als Vlaamse economische poorten. Omwille van de schaalgrootte en de beschikbaarheid van informatie is in dit verslag geopteerd om te focussen op de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge en op Brussels Airport.

Ten opzichte van andere tewerkstellingszones vertonen de economische poorten enkele atypische kenmerken. Het specifieke karakter van de poorten vertaalt zich vooral in de ligging en de bereikbaarheid, het maatschappelijk en economisch belang, de arbeidsorganisatie en het woon-werkverkeer.

Hoewel de verschillende poorten niet volledig vergelijkbaar zijn - Brussels Airport wijkt bijvoorbeeld omwille van zijn ligging in urbaan gebied af van de havens - kunnen toch een aantal gemeenschappelijke patronen worden vastgesteld. In een volgend hoofdstuk gaat het verslag nader in op de afzonderlijke poorten met focus op het woon-werkverkeer.

1 HET SPECIFIEKE KARAKTER VAN DE ECONOMISCHE POORTEN

De economische poorten hebben o.m. door hun ligging en activiteiten enkele specifieke eigenschappen die rechtstreeks en/of onrechtstreeks ook een impact hebben op de aard van het woon-werkverkeer.

1.1 LIGGING VAN DE POORTEN EN DE DRUK OP MOBILITEITS-INFRASTRUCTUUR

Wat de ligging van de economische poorten betreft moet een onderscheid gemaakt worden tussen Brussels Airport en de havens. Veel haventerminals lagen in het verleden relatief dicht bij de stedelijke centra. Vooral de havens hebben zich in de loop van de tijd meer en meer weg van de stad ontwikkeld en hun fysieke band met de stad is daardoor steeds minder geworden.

Stedelijke regio's zijn meestal goed multimodaal bereikbaar en ontsloten voor personenvervoer. Voor de economische poorten, en meer in het bijzonder de zeehavens (Antwerpen, Gent en Zeebrugge) ligt dit enigszins anders.

De zeehavens betreffen erg uitgestrekte gebieden waar de meeste bedrijven ver van treinstations, bushaltes of tramhaltes liggen, waar een goede veilige fietsinfrastructuur niet altijd aanwezig is en waar heel wat bedrijven de klok rond werken.

Omwille van de uitgestrektheid van de havengebieden is de afstand tot openbaar vervoerfaciliteiten in de poorten aanzienlijk groter dan in andere tewerkstellingszones. Voor de havens bedraagt die afstand ca. 10 km, daar waar dat bij andere tewerkstellingszones zoals kmo-zones, kantorenlocaties



of industrieterreinen ca. 5 km is. Dit blijkt uit het onderzoek “Alternatieve bediening van tewerkstellingszones” van Tritel²⁷. Dit geldt evenwel niet voor Brussels Airport die binnen een beperkte afstand ontsloten is via zowel de weg als het openbaar vervoer (trein, bus).

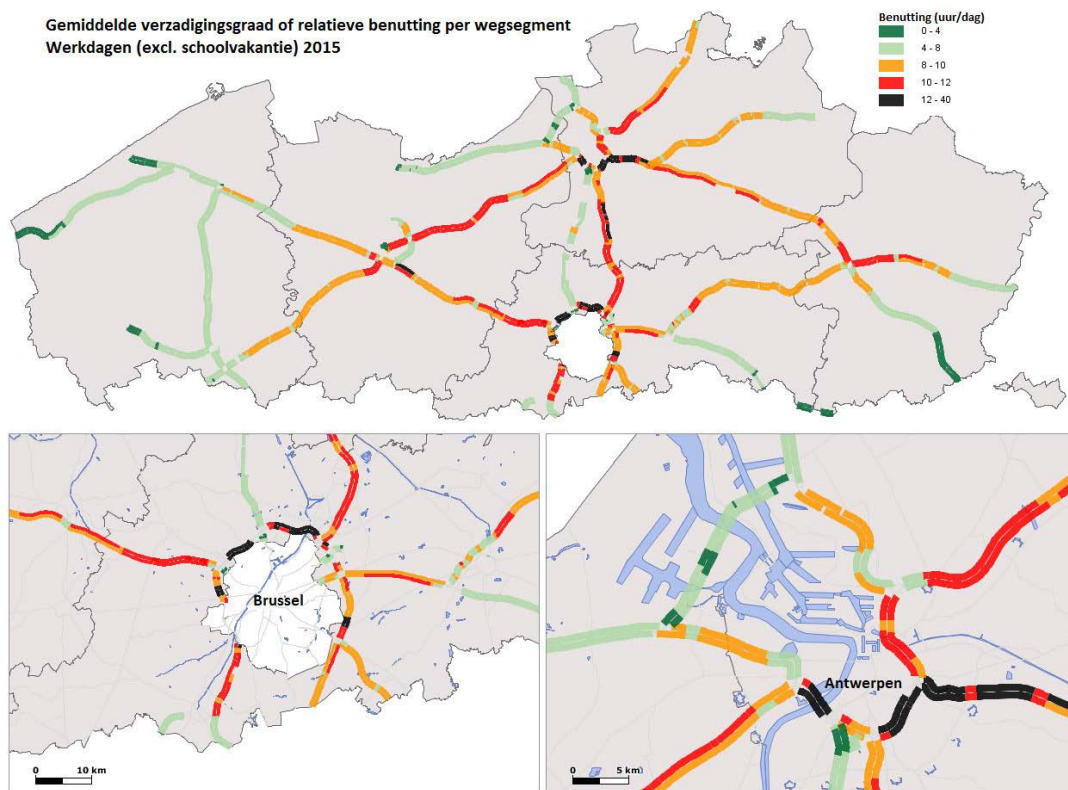
Ontsluiting van deze poorten voor het woon-werkverkeer is dan ook vaak vooral via de weg goed georganiseerd. Maar de capaciteit van de weginfrastuctuur die de ontsluiting van de poorten moet garanderen raakt echter meer en meer verzadigd. De Antwerpse ring (R1) en de Brusselse ring (R0), maar ook de E40 tussen Gent en Brugge en de E17 tussen Gent en Kortrijk behoren vooral tijdens de spitsuren

tot de drukste en meest verzadigde en bijgevolg ook meest congestiegevoelige wegsegmenten in België.

Onderstaande figuur geeft een zicht op de graad van verzadiging van het hoofdwegennet in Vlaanderen. De zwarte en rode segmenten in de kaarten wijzen op grote verzadiging (rood) tot uiterst hoge mate van verzadiging (zwart).

Hieruit blijkt dat de meest verzadigde wegsegmenten zich situeren op de ringwegen rond Antwerpen en Brussel maar ook op de E40, de E17 en de E313, meestal in de directe omgeving van onze economische poorten (met uitzondering van de haven van Zeebrugge).

Figuur 13: Verzadigingsgraad hoofdwegennet Vlaanderen 2015²⁸



Bron: Verkeersindicatoren – snelwegen Vlaanderen 2015. Verkeerscentrum Vlaanderen

27 Alternatieve bediening van tewerkstellingszones. Tritel. 2011.

28 Verzadigingsgraad geeft aan wat de benutting is van de capaciteit van een wegsegment. Hij wordt gedefinieerd als het verkeersvolume per dagdeel/ (aantal rijstroken * uurcapaciteit van de rijstrook). De verzadigingsgraad wordt uitgedrukt in aantal uur, nl. het aantal uur dat nodig is om de huidige verkeersvolumes te kunnen verwerken.



De toenemende druk op de capaciteit van de weginfrastructuur heeft een impact op de bereikbaarheid van de economische poorten. In de Enquête van de Federale diagnostiek geeft een aanzienlijk deel van de werkgevers aan dat ze moeilijkheden ervaren om geschikte werknemers te vinden omwille van bereikbaarheidsproblemen.

De fietsinfrastructuur hinkte in alle economische poorten lange tijd achterop. De laatste jaren worden in alle poorten inspanningen geleverd om ook de ontsluitingsmogelijkheden via de fiets te verbeteren. Er is dus een inhaalbeweging ingezet, maar er is nog veel werk aan de winkel.

1.2 BELANGRIJKE MAATSCHAPPELIJKE EN ECONOMISCHE POLEN

De havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge en Brussels Airport zijn belangrijke tewerkstellingspolen en creëren een grote toegevoegde waarde.

Tabel 17: Tewerkstelling en toegevoegde waarde in de economische poorten

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Brussels Airport
Directe tewerkstelling	60.010	27.200	9.943	17.618
Directe toegevoegde waarde (miljard euro)	9,7	3,4	1,0	1,5

Bron: NBB, Vlaamse Havencommissie

Met een directe tewerkstelling van ca. 115.000 werknemers hebben de economische poorten een aanzienlijk aandeel in de totale tewerkstelling in Vlaanderen. De havens en de luchthaven samen zijn goed voor ruim 5,4 % van de totale tewerkstelling in Vlaanderen.

Het belang van onze poorten komt ook tot uitdrukking in de toegevoegde waarde die ze creëren. Samen zijn ze goed voor een toegevoegde waarde van bijna 16 miljard euro. Dat is ca 8% van het BBP in Vlaanderen.

1.3 ARBEIDSORGANISATIE

Naast het feit dat de economische poorten hoge concentraties van werkgelegenheid hebben, worden zij ook gekenmerkt door een specifieke arbeidsorganisatie. Gegevens over de dienstregelingen van de werknemers geven aan dat er in de poorten verhoudingsgewijs veel ploegenarbeid is en dat in Brussels Airport het percentage werknemers met onregelmatige werkuren erg hoog ligt²⁹.

Tabel 18: Dienstregeling van de werknemers in de poorten³⁰

Dienstregeling % werknemers	Haven Antwerpen	Haven Gent	Haven Zeebrugge	Brussels Airport	Rest Vlaams Gewest
Vast	39,9	28,3	36,1	12,5	31,6
Glijdend	23,2	18,8	34,9	14,2	28,1
Ploegen	35,9	52,2	29	30,7	16,9
Onregelmatig	0,9	0,7	0	42,6	23,4

Bron: Pendelen naar Poorten. Thomas Vanoutrive voor het Steunpunt Goederen- en Personenvervoer. 2014

²⁹ Pendelen naar poorten. Thomas Vanoutrive voor het Steunpunt Goederen- en personenvervoer. 2014.

³⁰ Op basis van de Federale Diagnostiek 2011, in Pendelen naar poorten. Thomas Vanoutrive voor het Steunpunt Goederen- en personenvervoer . 2014.



De atypische werktijden in de poorten hebben een impact op de organisatie van het woon-werkverkeer. Ploegenstelsels en onregelmatige werkuren zorgen er mee voor dat de auto een aantrekkelijk vervoermiddel blijft in de havens en de luchthaven. Onder meer door deze atypische werktijden is het voor het klassieke openbaar vervoer niet altijd evident om een optimaal kostenefficiënt aanbod te voorzien.

1.4 WOON-WERKVERKEER IN DE POORTEN

De wijze waarop de werknemers naar en van de economische poorten pendelen wijkt om diverse redenen af van de modale verdeling van het woon-werkverkeer in Vlaanderen als geheel.

ALGEMENE SITUERING VAN HET WOON-WERKVERKEER EN DE MODALE VERDELING IN VLAANDEREN

Ruim 70% van het woon-werkverkeer in Vlaanderen gebeurt met de auto, als bestuurder of als passagier. De verdeling over de verschillende vervoermiddelen blijkt de voorbije vijf jaar stabiel te blijven. Het openbaar vervoergebruik is sterk afhankelijk van de locatie van de werkgever en kende een daling in de afgelopen jaren. Het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer groeit daarentegen aan, van 12% naar bijna 15%. Sommige bronnen spreken zelfs van een stijging naar 18%³¹.

Tabel 19: Evolutie van de modale verdeling in het woon-werkverkeer (%)

	2012-2013	2008-2009
Autobestuurder	67,24	67,8
Autopassagier	3,35	2,9
Motorfiets	1,06	0,9
Brom/snorfiets	0,52	0,7
Trein	5,34	7
Bus, tram, metro	3,65	5,2
Bedrijfs/schoolvervoer	1,39	1
Fiets	14,73	12
Te voet	2,71	2,4

Bron: OVG

31 Mobiliteitsbarometer Acerta, 2016.



HET WOON-WERKVERKEER EN DE MODALE VERDELING IN DE POORTEN

De economische poorten hebben zich mettertijd (met uitzondering van Brussels Airport) meer en meer ontwikkeld weg van de stedelijke kernen en woongebieden. De bereikbaarheid van de poorten voor de werknemers verschilt dan ook grondig van deze van de tewerkstellingspolen in de stedelijke regio's.

De modal split van de economische poorten verschilt aanzienlijk van de gemiddelde modal split van het woon-werkverkeer in Vlaanderen. Onderstaande tabel geeft de modale verdeling van het woon-werkverkeer in de vier poorten weer. Voor de havens van Gent en Antwerpen en voor Brussels Airport waren bij opmaak van het verslag cijfers voor verschillende jaren beschikbaar, zodat een zicht op de evoluties mogelijk wordt.

Tabel 20: Modale verdeling woon werkverkeer in de economische poorten³² (%)

	Antwerpen		Gent		Zeebrugge ³³	Brussels airport ³⁴	Gemiddeld poorten
	2012	2014	2011	2014	2014	2011 en 2016	%
Auto	75,8	68,7	60,3	63,1	74,1	83	72
Auto als passagier/gezin	4,5	7,2	3	2,9			2,5
Carpool			14,3	7,2	2,3		2,4
Trein	0,5	0,1	0,2	0,3	6,1	10	4
Metro Tram Bus	1,6	0,7	0,4	0,5	2,2	5	2
Bedrijfsvervoer/collectief vervoer	10,4	14,1	3,6	3,4	0,1	0	4,5
Fiets	6	6,1	14,1	19,2	9,6	1	9
Motor(fiets)	1,1	3,1	3,8	3,3	3,7	1	3
Te voet	0	0	0,1	0	1,8	0	0,5

Bron: Havenbedrijven, Kamer Van Koophandel-VOKA Oost Vlaanderen, Steunpunt MOBILU, Brussels Airport

Op basis van deze modal splitgegevens en een vergelijking van de woon-werk modal split voor Vlaanderen zijn een aantal blikvangers te detecteren:

- **AFWIJKENDE MODALE VERDELING IN DE ECONOMISCHE POORTEN**

Meest opvallende vaststelling en tevens belangrijkste aandachtspunt is dat de modale verdeling van de het pendelverkeer van en naar de economische poorten afwijkt van de modale verdeling van het gemiddelde woon-werkverkeer in Vlaanderen. Het

gebruik van de auto voor het woon-werkverkeer is er groter, het openbaar vervoergebruik is er minimaal en het fietsgebruik is er lager dan in de rest van Vlaanderen hoewel stilaan sprake is van een inhaalbeweging.

- **GROTER AANDEEL VAN DE AUTO**

Van alle werknemers in de vier economische poorten komt gemiddeld ca.77% op één of andere manier met de auto naar het werk. 72% van de werknemers in de poorten doet dat als autobestuurder.

32 De bronnen voor de tabel hebben een verschillende oorsprong. Afhankelijk van de bron werden soms verschillende indicatoren en data gebruikt. Dit bemoeilijkt de vergelijkbaarheid van de cijfers, maar het is niet de bedoeling om de poorten onderling met elkaar te vergelijken. Wél om een indicatieve trend te kunnen detecteren over de poorten heen.

33 Op basis van de Federale Diagnostiek. In Pendelen naar Poorten. Thomas Vanoutrive.2014.

34 Op basis van cijfers van Brussels Airport.



Het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) wijst uit dat het aandeel van de pendelaars in Vlaanderen die zich op één of andere manier met de auto naar het werk verplaatsen ca 70,6% is. 67% is autobestuurder.

- **HET OPENBAARVERVOERGEBRUIK IS MINIMAAL**

Het openbaar vervoer heeft een zeer klein aandeel in de woon-werkverplaatsingen naar de poorten, meer in het bijzonder de zeehavens. Het gemiddeld treingebruik in de drie havens bedraagt ca. 2%. Voor Vlaanderen is het aandeel van de trein in het woon-werkverkeer ca. 5,3%. Het gebruik van bus, tram of metro bedraagt in de havens gemiddeld ca. 1,1%, daar waar het aandeel in Vlaanderen ca. 3,7% bedraagt.

In Brussels Airport is de situatie enigszins anders. Door de nabijheid van een spoorwegstation en diverse busverbindingen ligt het aandeel van het openbaar vervoer hier hoger dan in de havens: 10% trein en 5% bus/tram/metro.

- **HET BEDRIJFSVERVOER HEEFT EEN GROOT AANDEEL IN DE ZEEHAVENS**

Kenmerkend voor het woon-werkverkeer van en naar de zeehavens (vooral Antwerpen en Gent) is het relatief groot aandeel van het collectief/bedrijfsvervoer in het pendelverkeer. Voor Vlaanderen als geheel bedraagt het bedrijfsvervoer (waaronder ook het schoolvervoer) ca. 1,4%. In de havens van Antwerpen en Gent bedraagt het aandeel gemiddeld ca. 8,8%.

- **EVOLUTIE NAAR DUURZAMER WOON-WERKVERKEER – STIJGING VAN HET FIETSGEBRUIK**

In de zeehavens is de afgelopen jaren een voorzichtige kentering in de modale verdeling van het woon-werkverkeer ingetreden³⁵. Vooral in de haven van Gent is deze kentering momenteel duidelijk zichtbaar. Het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer is 19%, een verdubbeling sinds 2008.

Wat de beschikbaarheid van comfortabele en veilige fietspaden betreft hinkt Vlaanderen echter nog achterop³⁶, zeker t.o.v. buurland Nederland en de Scandinavische landen. Met de stapsgewijze realisatie van het fietsroutenetwerk en de aanleg van de fietssnelwegen, werd de laatste jaren een inhaalbeweging ingezet om werk te maken van een uitgebreider, dichter en veiliger fietsnetwerk. Er zijn evenwel nog forse inspanningen nodig om een volwaardig, comfortabel en veilig fietsroutenetwerk te realiseren. Zo omvat het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk ca. 12.000 km aan fietsroutes. Het BFF is een wensnet. In 2015 waren er ca. 7.650 km fietspaden langs Vlaamse gewestwegen en ca. 1.600 km landelijke fietsroutes.

- **GROTERE WOON-WERKAFSTAND IN DE POORTEN**

Op basis van recent onderzoek voor de havens van Antwerpen en Gent blijkt dat de gemiddelde woon-werkafstand naar deze havens groter is dan het gemiddelde in Vlaanderen. De gemiddelde woon-werkafstand in Vlaanderen is ca. 17,2 km³⁷. Voor de haven van Antwerpen bedraagt de gemiddelde woon-werkafstand ca. 25 km, voor de haven van Gent ca. 23 km.

35 Het gaat om Antwerpen en Gent. Over Zeebrugge is geen informatie beschikbaar op het ogenblik van de opmaak van het verslag.

36 Verkeers(on)veiligheidsenquête BIVV.

37 OVG 4.5.



2 DE ECONOMISCHE POORTEN EN HET WOON-WERKVERKEER NADER BELICHT

Dit hoofdstuk geeft een bondig indicatief overzicht van de problematiek van het woon-werkverkeer in de verschillende economische poorten. Per poort wordt ingezoomd op de mobiliteitssituatie, de modale verdeling van het woon-werkverkeer, de bereikbaarheid via het openbaar vervoer en de initiatieven die zowel vanuit de overheid als vanuit de private sector worden genomen om een duurzamer woon-werkverkeer te realiseren. Het is niet de bedoeling om voor elk onderdeel een exhaustieve en volledige opsomming te geven.

2.1 DE HAVEN VAN ANTWERPEN

MOBILITEITSSITUATIE

De haven van Antwerpen is uitgebreid via de weg ontsloten met het achterland (E19, E17, A12, E313, R0,...). Het wegennet in de Antwerpse regio raakt echter alsmaar zwaarder belast. Dit komt o.m. tot uiting in de evolutie van de filezwaarte.

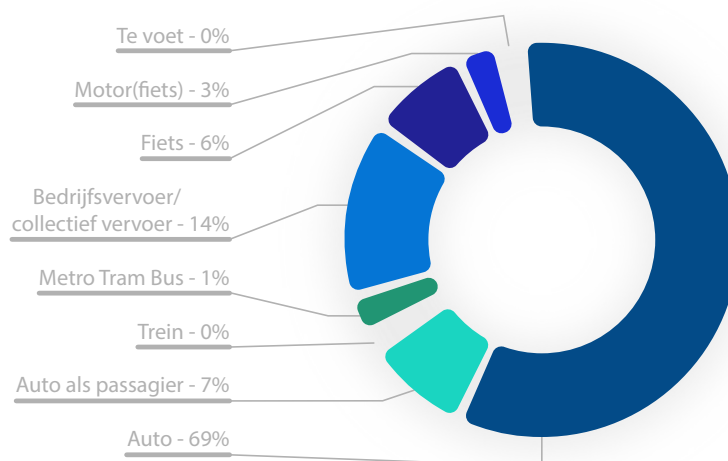
De gemiddelde filezwaarte in de regio Antwerpen op werkdagen (tussen 0u-24u) steeg van 213 km.uur in 2012 naar 276 km.uur in 2015. Aangezien ca. 76% van de werknemers van de Antwerpse haven op één of andere manier met de wagen naar het werk komt en ongeveer 96% van de werknemers in de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen woont, wordt dus een zeer groot deel van de werknemerspopulatie dagelijks geconfronteerd met een afnemende bereikbaarheid.

Een andere aandachtspunt met impact op het woon-werkverkeer is de verkeersveiligheid. Uit onderzoek bij meer dan 75 bedrijven uit de Antwerpse haven blijkt dat de fiets het meest risicovolle vervoersmiddel is in het woon-werkverkeer. In 2012 en 2014 waren er ca. 350 fietsongevallen (t.o.v. 300 auto-ongevallen, 70 ongevallen met motorfietsen,...). Deze ongevallen impliceerden in 2012 in totaal meer dan 150 dagen werkverlet. In 2014 daalde het werkverlet naar ca. 70 dagen als gevolg van fietsongevallen.

MODALE VERDELING WOON-WERKVERKEER

In 2014 komt 76% van de havenwerknemers met de auto naar het werk. Meer dan 7% hiervan rijdt mee als passagier. Het collectief vervoer heeft met 14,1% het tweede grootste aandeel in het woon-werkverkeer. 6,1% van de werknemers fietst naar het werk en ongeveer 1% maakt gebruik van het openbaar vervoer.

Figuur 14: Modale verdeling woon-werkverkeer haven van Antwerpen (2014)



Bron: Haven van Antwerpen



De evolutie van de modale verdeling vertoont een daling van het autosolisme. Tussen 2012 en 2014 daalde het aandeel van het autosolisme van 75,8% naar 68,7% en dit vooral ten voordele van carpool en het collectief vervoer.

Het fietsgebruik kon nog niet echt profiteren van de daling van het autosolisme. Het fietsgebruik steeg zeer licht van 6% naar 6,1%. Voor de vaststelling dat een wezenlijke stijging van het fietsgebruik zich nog niet heeft doorgezet worden verschillende oorzaken aangegeven, o.m. de fysieke barrières in het havengebied (beperkt aantal toegangen waardoor grotere afstanden moeten gereden worden, bruggen en sluisen), de vrij grote gemiddelde afstand tussen woonplaats en werkplaats (ca. 25 km), de minder goede fietsinfrastructuur op sommige locaties en de verkeersveiligheid (omwille van het verkeersveiligheidsrisico wordt fietsen door diverse bedrijven niet intensief gestimuleerd).

Positief is de evolutie van de afstand die die fietser aflegt tussen woon- en werkplaats. In 2012 bedroeg de gemiddelde fietsafstand ca. 13 km. In 2014 nam deze toe tot ca. 17 km.

BEDIENING OPENBAAR VERVOER

De treinstations (Centraal Station, Station Berchem, Station Antwerpen Noorderdokken) liggen buiten de haven en voorzien weinig tot geen échte havenbediening.

De Lijn voorziet buslijnen op linkeroever³⁸ en rechteroever³⁹. De bushaltes in de haven worden vrij goed gebruikt, maar de gemiddelde bezetting is laag⁴⁰. Het lage aandeel van het openbaar vervoer wordt vooral toegewezen aan de moeilijke afstemming tussen de onregelmatige werkuren van de werknemers in de haven (waaronder veel ploegen) en een kostenefficiënte busbediening.

INITIATIEVEN VOOR DUURZAMER WOON-WERKVERKEER

Zowel vanuit de overheid als vanuit de haven-gemeenschap en de bedrijven in het havengebied worden initiatieven genomen om het woon-werkverkeer duurzamer te kunnen organiseren. Investerings in mobiliteitsinfrastructuur door de Vlaamse overheid zijn evenwel niet altijd specifiek gericht op het woon-werkverkeer van en naar de haven, maar kunnen onrechtstreeks wel een impact hebben op een betere, meer duurzame bereikbaarheid ervan.

Enkele belangrijke initiatieven en plannen geïnitieerd vanuit de overheid en/of het havenbedrijf en de private sector, al dan niet in samenwerking:

- De middelen van het Pendelfonds: dit resulteerde in twee pendelfondsprojecten, namelijk IBus en Linkeroeverpendel. Via het IBus project worden 39 verschillende routes naar de Antwerpse Haven uit de ruime omgeving van Antwerpen voorzien. Linkeroeverpendel biedt 3 busroutes aan. Medio 2016 wordt de bestaande pendeldienst op de Linkerscheldeoever uitgebreid naar het hele havengebied. Het pendelproject zal zowel op de Linker- als op de Rechterscheldeoever onder de nieuwe naam 'Pendelbus haven van Antwerpen' opereren.
- Realisatie van het Masterplan 2020, met o.m. de Oosterweelverbinding, aanleg A102, tramverlengingsprojecten,...
- Er komt een studie naar de mogelijke uitbouw van een Gewestelijk Expresnet (GEN) rond Antwerpen.
- Investerings in fietsinfrastructuur zoals aanleg fietssnelwegen en vervollediging van het fietsroutenetwerk (ook in het kader van het Masterplan). Daarnaast is er de uitgifte van een fietskaart en worden diverse sensibiliseringsacties georganiseerd.

38 Lijn 31: Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel (geen échte havenlijn – loopt er vlak langsheen), Lijn 83: Antwerpen L.O. - Beveren - Kallo – Kieldrecht (geen échte havenlijn – loopt er vlak langsheen), Lijn 89: Antwerpen L.O. - Kallo – Kieldrecht.

39 Lijn 760: Rooseveltplaats - Delwaidedok via Noorderlaan, Lijn 761: Rooseveltplaats – Luithagen, Lijn 762: Rooseveltplaats - CMB (- AOR), Lijn 763: Rooseveltplaats - Zeevaartschool – Haminstraat, Lijn 764: Rooseveltplaats - Zeevaartschool - Van Cauwelaertsluis.

40 Alternatieve bediening van tewerkstellingszones. Tritel. 2011.



- Om carpooling verder te stimuleren heeft de haven-gemeenschap in 2014 een carpoolplatform opgericht.
- Inleggen van pendelbussen voor dokwerkers naar het aanwervingslokaal, als reactie op het betalend worden van de parkeerplaatsen.
- Plannen voor het inzetten van een waterbus op de Schelde voor het woon-werkverkeer naar de haven (Temse-Antwerpen, Antwerpen-haven).
- Individuele bedrijven organiseren collectief vervoer (bijvoorbeeld BASF).

2.2 DE HAVEN VAN GENT

MOBILITEITSSITUATIE

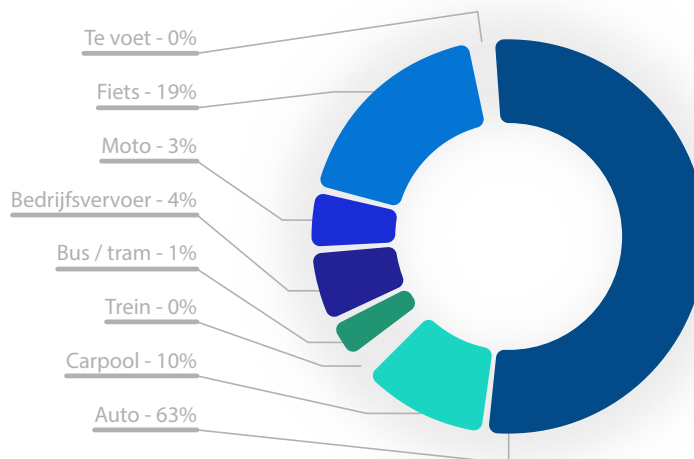
De haven van Gent is voor het woon-werkverkeer goed ontsloten via de weg: E40, E17, R4, N49. Nabije treinstations met degelijke verbindingen zijn Gent-Dampoort (3,5 km) en Gent-Sint Pieters (7,5 km). Andere, kleinere, stations in de omgeving van de haven zijn Wondelgem, Gentbrugge en Merelbeke.

Ook in de regio Gent kampt het wegennet meer en meer met capaciteitsproblemen, hoewel nog niet van dezelfde grootteorde dan in de regio's Antwerpen en Brussel. Toch worden de wegsegmenten E40 tussen Wetteren en Merelbeke, E17 tussen Antwerpen en De Pinte en het knooppunt Zwijnaarde (E17xE40) als zwaar tot zeer zwaar verzadigd gecatalogeerd⁴¹.

De gemiddelde filezwaarte op werkdagen in de regio Gent nam in de periode 2012-2015 toe van 28 km.uur tot 41 km.uur, of +46%. Deze stijging wordt evenwel mee bepaald door de congestie ingevolge de wegenwerken op de E40 en E17.

Mobiliteitsonderzoek voor de Gentse haven wijst uit dat van de werknemers die de wagen als hoofdvervoermiddel hebben, ca 20% meermaals per week last heeft van files.

Figuur 15: Modale verdeling woon-werkverkeer Haven van Gent (2014)



Bron: Mobiliteitsonderzoek Gentse haven. VOKA-VeGHO. 2014

41 Verkeersindicatoren Snelwegen Vlaanderen 2015. Verkeerscentrum Vlaanderen.



MODALE VERDELING WOON-WERKVERKEER

De auto is met een aandeel van ca. 73% het dominante vervoersmiddel voor het woon-werkverkeer in de Gentse haven (10% carpool en 63% autosolisme). Opvallend is het grote aandeel van de fiets (19%).

Ook in de haven van Gent is het woon-werkverkeer via het openbaar vervoer (trein, bus, tram) verwaarloosbaar, ondanks de aanwezigheid van enkele treinstations in de omgeving en een aanbod van ca. 12 busverbindingen van De Lijn. 4% van de werknemers gebruikt het collectief/bedrijfsvervoer.

Uit vergelijkingen met het jaar 2011 blijkt dat het autosolisme niet gedaald is in 2014, maar dat het fietsgebruik aanzienlijk steeg: van 14% naar 19% (vooral ten koste van carpooling).

Op basis van de gegevens over de woon-werkafstand van de werknemers blijkt er daarenboven nog een groot fietspotentieel te zijn. Een derde van de respondenten/werknemers woont op minder dan 15 km van het werk.

BEDIENING OPENBAAR VERVOER

De aanwezigheid van een aantal treinstations binnen een straal van 10 km leidt niet tot het gebruik van de trein voor het woon-werkverkeer naar de haven. Dit heeft niet zozeer te maken met de afstand dan wel o.m. met de onregelmatige werktijden en ploegenstelsels in de haven en de moeilijke afstemming met het treinaanbod.

Deze vaststelling geldt ook voor het openbaar vervoergebruik via De Lijn, hoewel de Gentse Kanaalzone bereikbaar is via diverse verbindingen, zowel in de Kanaalzone Oost als in de zone West⁴².

INITIATIEVEN VOOR DUURZAMER WOON-WERKVERKEER

Enkele belangrijke initiatieven en plannen geïnitieerd vanuit de overheid en/of het havenbedrijf en de private sector, al dan niet in samenwerking:

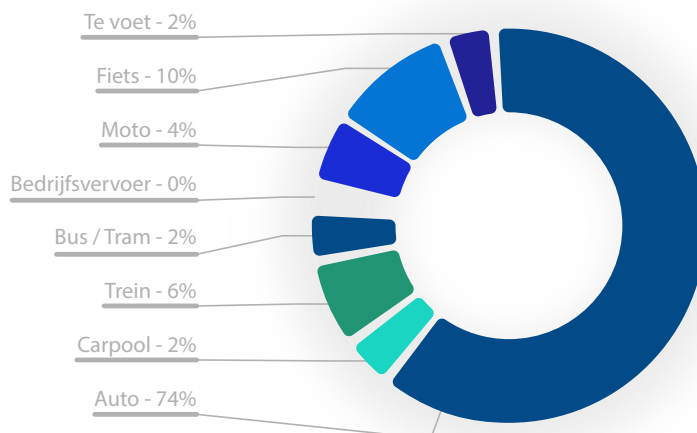
- De middelen van het Pendelfonds: Een aantal projecten verkregen middelen vanuit het Pendelfonds, onder meer het pendelbusproject van Max Mobiel (zie verder) en het project voor een duurzamer woon-werkverkeer van Arcelor Mittal.
- Realisatie van missing links in de weginfrastructuur en wegwerken van gevaarlijke punten, o.a. de realisatie van de missing links R4 Zuid, Oost en West.
- Realisatie van nieuwe veilige fietsinfrastructuur op diverse locaties in het havengebied, bijvoorbeeld aan het nieuw knooppunt R4/Langerbruggestraat in Oostakker, waar een fietsverbinding tussen Oostakker en het veer en de bedrijven aan de overzijde van de R4 wordt voorzien of ter hoogte van Arcelor Mittal waar de nieuwe rotonde op de R4-Oost voorzien wordt van fietserstunnels.
- Uitgifte van een fietskaart met focus op het fietsen van en naar het werk.
- Collectief busvervoer via mini pendelbussen met het pendelbusproject van Max Mobiel. Max Mobiel werd met de steun van de Vlaamse overheid ontwikkeld. Het gold als het pilootproject in de uitvoering van het 'Pendelplan'. Elke dag bedienen pendelbusjes diverse trajecten, o.a. van station Gent Dampoort tot Gent Zeehaven Oost en West. Het uurrooster is afgestemd op de werkuren van de bedrijven, ook de nachtploegen.
- In samenwerking met Taxistop werd een project opgestart om meer mensen te doen carpoolen naar de Gentse haven.
- Er komt een studie naar de mogelijke uitbouw van een Gewestelijk Expresnet (GEN) rond Gent.

42 Bus 73 Gent – Oostakker - Zelzate Busstation en Zelzate - Oostakker – Gent, Bus 49 Lokeren - Moerbeke-Waas - Wachtebeke – Zelzate, Bus 96/97 Eeklo – Assenede/Ertvelde – Zelzate Busstation, Bus 70 Oostakker - Gent - Zwijnaarde – Zevegem, Bus 71 Oostakker – Gent – Nazareth, Bus 72 Oostakker – Gent – Merelbeke Molenhoek, Belbus 175 Zelzate – Oostakker, Bus 55 Gent – Zelzate, Bus 55s Gent – Zelzate, Belbusgebieden: 150 Evergem, 160 Zomergem – Lovendegem – Waarschoot, 195 Meetjesland.



2.3 DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

Figuur 16: Modale verdeling woon-werkverkeer Haven van Zeebrugge (2014)



Bron: Federale diagnostiek, in Pendelen naar Poorten. Thomas Vanoutrive.2014

MOBILITEITSSITUATIE

Zeebrugge is goed aangesloten op het Europese wegennet (N49, N31, E40). Ondanks de aanwezigheid van enkele treinstations in de havenregio (Zeebrugge Dorp, Zeebrugge Strand en Heist), kusttramhaltes en belbushaltes, komt de meerderheid van de havenwerknemers met de auto naar het werk. In vergelijking met de andere economische poorten wordt het wegennet in de Zeebrugse havenregio minder geconfronteerd met zware capaciteits- en verzadigingsproblemen. Maar met een trafiekgroei en een mobiliteitsgroei in het vooruitzicht, werden aanpassingen aan het bestaande wegennet noodzakelijk geacht, o.m ook met het oog op een grotere verkeersveiligheid en leefbaarheid en een vlottere doorstroming van havenverkeer en lokaal verkeer.

Gegevens over de herkomst van de werknemers geven aan dat een grote groep werknemers binnen een straal van 10 km woont. Er is m.a.w. een fietspotentieel aanwezig. Hiervoor is een goede fietsinfrastructuur nodig. Stilaan worden initiatieven genomen om de fietsinfrastructuur te optimaliseren.

MODALE VERDELING WOON-WERKVERKEER

Met een aandeel van ca. 76% (inclusief 2,3% carpool) is de auto veruit de belangrijkste modus in het woon-werkverkeer naar de haven.

Het openbaar vervoer heeft een aandeel van ca. 8,3%, waarvan 6,1% trein en 2,2% bus/tram. Het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer bedraagt bijna 10%. Data over de modale verdeling van het woon-werkverkeer waren bij opmaak van het verslag alleen beschikbaar voor het jaar 2014. Vergelijking met andere jaren was daarom niet mogelijk.



BEDIENING OPENBAAR VERVOER

De Lijn bedient Zeebrugge via de volgende verbindingen:

- **Kusttram**
Via de kusttram voorziet De Lijn een frequent aanbod, vooral in functie van onderlinge verbinding tussen kustgemeenten, maar ook voor interne verplaatsingen binnen Zeebrugge. Er is geen zicht op specifiek gebruik in functie van woon-werkverkeer naar de haven. Wel geeft De Lijn aan dat het kusttramverkeer in de zomer ongeveer 11% woon-werkverplaatsingen omvat en buiten de zomermaanden ongeveer 16%.
- **Lijn 47 Brugge – Zeebrugge**
Lijn 47 Brugge – Zeebrugge heeft een beperkt aanbod, vooral in functie van de verbinding met de noordelijke deelgemeenten van Brugge met het centrum. Er is geen zicht op het specifiek gebruik in functie van het woon-werk naar de haven. Algemeen gebruikt ongeveer 10 à 12% van de gebruikers deze lijn voor woon-werkverkeer.
- **Belbus 37 Zeebrugge**
De belbus 37 Zeebrugge heeft haltes op het grondgebied van Zeebrugge, maar er is geen zicht op specifiek gebruik in functie van het woon-werkverkeer naar de haven.

Daarnaast rijdt in de haven van Zeebrugge ook de Havenbus. Deze bus brengt werknemers die werken in de haven van Zeebrugge tot bij het bedrijf waar ze werkzaam zijn. Er is vervoer mogelijk vanuit het centrum van Brugge of vanaf Oostende met mogelijke opstapplaatsen in Bredene, De Haan, Wenduine, Blankenberge en Zeebrugge. De reservatie van deze bus loopt via de werkgever. Deze bus is in 2007 opgestart als privé-initiatief met ondersteuning van de POM West-Vlaanderen om uitzendkrachten naar de haven te vervoeren. In 2008 werd de Havenbus ondergebracht in het Pendelfonds.

INITIATIEVEN VOOR DUURZAMER WOON-WERKVERKEER

Enkele belangrijke initiatieven en plannen geïnitieerd vanuit de overheid en/of het havenbedrijf en de private sector, al dan niet in samenwerking:

- **Aanleg van missing links in het wegennet:**
 - Aanleg van de A11, een nieuwe snelweg tussen de N31 in Brugge en de N49 in Westkapelle. De A11, met een totale lengte van 12 kilometer, moet voor een vlotte verbinding van de Zeehaven van Brugge met het binnenland zorgen.
 - Optimalisering van de N31 van Brugge (aansluiting E40) naar Zeebrugge.
 - Ombouw N49 (van Knokke naar Antwerpen) tot een volwaardige autosnelweg.
- **De Havenbus Zeebrugge:** via het inzetten van een pendelbus tussen het centrum van Brugge en de Zeebrugse havenzone biedt dit project aan werknemers in de Zeebrugse haven een alternatief voor het gebruik van de wagen tijdens hun woon-werkverplaatsing.
- **Optimalisering van de fietsinfrastructuur:** voor de veilige fietsontsluiting van de haven werd gezamenlijk door de stad Brugge, de haven en de provincie een 'Masterplan fiets voor de Zeehaven van Brugge en omgeving' uitgewerkt. De fietsontsluiting voor het woon-werkverkeer tussen haven en aanpalende polderdorpen is in belangrijke mate opgenomen in het project voor de aanleg van de A11.



2.4 BRUSSELS AIRPORT

MOBILITEITSSITUATIE

In tegenstelling tot de andere economische poorten situeert de luchthaven zich vlakbij stedelijk gebied. De luchthaven is ontsloten via de weg en het openbaar vervoer (treinstation en diverse busverbindingen). Daarnaast wordt stilaan werk gemaakt van de aansluiting van de luchthaven op het fietsroutenetwerk.

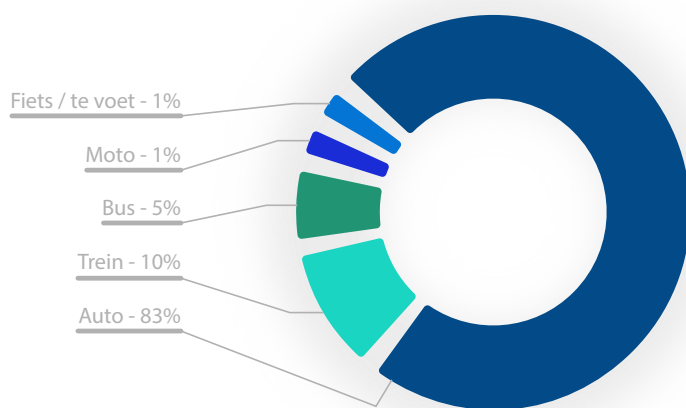
De luchthaven ligt in erg congestiegevoelig gebied. De wegen die de luchthaven ontsluiten behoren tot de meest verzadigde van het land. Vooral de Ring kampt met alsmaar toenemende structurele congestieproblemen. De gemiddelde filezwaarte op werkdagen steeg tussen 2012 en 2015 met ca. 18%.

MODALE VERDELING WOON-WERKVERKEER

Ondanks de aanwezigheid van openbaar vervoerfaciliteiten in de luchthavenzone, komt 83% van de werknemers met de auto naar het werk. 10% doet dit met de trein, 5% met de bus en slechts 1% met de fiets.

De modale verdeling van het woon-werkverkeer in de Brussels Airport is tussen 2011 en 2016 nauwelijks geëvolueerd. Zowel in 2011 als in 2016 nemen zo'n 83% de auto voor hun woon-werkverplaatsingen. Ook het gebruik van de andere modi is nauwelijks gewijzigd in de afgelopen jaren en dit ondanks de aanwezigheid van een treinstation en de inspanningen die de laatste jaren werden gedaan voor de organisatie van bijkomende buslijnen en de aanleg van fietsinfrastructuur.

Figuur 17: Modale verdeling woon-werkverkeer Brussels Airport (2016)



Bron: Brussels Airport



BEDIENING OPENBAAR VERVOER

De Lijn en de MIVB bedienen de luchthaven met meer dan 22 buslijnen. Het aanbod van De Lijn naar de luchthavenregio bestaat uit 20 buslijnen. De Lijn heeft de voorbije jaren haar aanbod naar de luchthavenregio fors uitgebreid met onder andere 13 nieuwe, rechtstreekse lijnen en een nachtbus. Samen met de 7 bestaande lijnen die deze regio bedienen, zorgen deze buslijnen vooral binnen de reguliere werktijden voor een uitgebreid aanbod van en naar de luchthavenregio.

Onderstaande tabel geeft de evolutie van tussen 2007 en 2011 van het aantal reizigers van, naar en in de luchthavenregio.

Het aantal reizigers naar en van de luchthaven stijgt sinds 2007. De tabel geeft echter alle verplaatsingen weer en niet enkel de verplaatsingen door werknemers. In 2010 heeft De Lijn wel een bevraging gedaan bij de reizigers aan de luchthaven terminal. Hieruit bleek dat ca. 60% van de reizigers werknemers was. De Lijn geeft aan dat de laatste jaren vooral een stijging van het openbaar vervoergebruik bij de reizigers is vast te stellen. Dat de stijging van het gebruik van de busverbindingen niet zozeer veroorzaakt wordt door een stijging van het gebruik door werknemers, werd reeds geïllustreerd bij de vaststellingen over de stagnatie van de modale verdeling.

Tabel 21: Evolutie reizigers De Lijn naar, van en in de luchthavenregio

2007	2008	2009	2010	2011
623.122	913.750	1.837.139	2.665.512	2.667.947

Bron: De Lijn

Naast het busaanbod is er ook het NMBS-station Brussels Airport en het daaraan gekoppelde trein-aanbod. Sinds de realisatie van het Diaboloproject heeft de NMBS haar aanbod in relatie met de luchthaven uitgebreid. Momenteel zijn er vanuit alle provinciehoofdsteden treinverbindingen met de luchthaven. Maar veelal is de frequentie hiervan nog niet voldoende, zeker om werknemers aan te moedigen om de trein te nemen. De Brussels Airport Express rijdt wel tot 6 maal per uur van en naar Brussel-Noord, Brussel-Centraal en Brussel-Zuid.

Diverse buslijnen hebben een zeer ruime amplitude gekregen maar tijdens de nachtelijk uren valt dit aanbod stil. De NMBS voorziet eveneens geen bediening. Om hieraan een antwoord te bieden is er in 2009 een nachtelijk busverbinding tussen Anderlecht, Brussel Noord en Zaventem, Luchthaven opgestart. Maar enkel deze lijn kan geen totaaloplossing bieden voor de nachtelijke mobiliteit.



INITIATIEVEN VOOR DUURZAMER WOON-WERKVERKEER

Enkele belangrijke initiatieven en plannen geïnitieerd vanuit de overheid en/of het luchthavenbedrijf en de private sector, al dan niet in samenwerking:

- Realisatie missing links in het wegennet en wegenprojecten, o.a. het op- en afritten-complex 12 op de E19 (de noordelijke ontsluiting van de luchthaven) werd grondig hertekend. Op de Brusselse Ring (RO) wordt het doorgaand verkeer en het lokaal verkeer in de toekomst gescheiden.
- Treinverbinding Schumann-Josaphat: de bestaande treinverbindingen voor binnenlands verkeer worden vanaf 2016 versterkt door een rechtstreekse verbinding via de Europese wijk, door de Josaphat-tunnel. Hierdoor kan Brussels Airport met alle belangrijkste steden in België verbonden worden.
- Brussels Airport Company, de provincie Vlaams-Brabant en de gemeente Zaventem kwamen overeen om op korte termijn een fietsroute aan te leggen tussen de luchthaven en de fietssnelweg Leuven-Brussel. In een eerste fase wordt een studie uitgevoerd om het exacte traject van de fietsroute naar de luchthaven vast te leggen. De studie zou eind 2016 afgerond moeten zijn, zodat de werkzaamheden voor de aanleg van de fietsroute in 2017 van start kunnen gaan. Ten laatste begin 2018 zou de fietsroute afgewerkt moeten zijn. De luchthavenroute is een nieuwe aftakking van de bestaande fietssnelweg Leuven-Brussel.
- Brabantnet Ringtram: in 2015 werd de ruimtelijke en verkeersimpact van de Ringtram bestudeerd en in kaart gebracht. Het dossier is klaargemaakt om een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) te kunnen opstellen.
- Brabantnet Luchthaventram: in 2015 werd de ruimtelijke en verkeersimpact van de Luchthaventram bestudeerd en in kaart gebracht. Het dossier is klaargemaakt om een milieueffectenrapport ProjectMER te kunnen opstellen.
- Autonome bus: momenteel onderzoeken De Lijn en Brussels Airport om vanaf 2018 met een autonome busshuttle te experimenteren op Brussels Airport tussen de luchthaven terminal en de cargozone.



3 SAMENVATTING BELANGRIJKSTE KNELPUNTEN

Dit hoofdstuk geeft een bondig en samenvattend overzicht van de belangrijkste knelpunten met betrekking tot het woon-werkverkeer van en naar de economische poorten.

LIGGING BEMOEILIJKT OPTIMALE ONTSLUITING VIA HET OPENBAAR VERVOER

De enorme uitgestrektheid van de havengebieden, soms ver weg van het stedelijk weefsel maakt een klassieke bediening via het reguliere openbaar (bus) vervoer niet evident. De bedrijven liggen er vaak ver uit elkaar. De werknemers komen uit alle mogelijke richtingen naar hun werkplaats, waarbij de gemiddelde afstand tot de woonplaats groter is dan in de rest van Vlaanderen. Zij willen uiteraard zo snel mogelijk op het werk en weer thuis zijn, maar de lange ophaallussen in het uitgestrekte gebied zijn hiervoor een hinderpaal.

Integratie van de bediening in bestaande openbaar vervoerlijnen is evenmin vanzelfsprekend, omdat de vele langere ophaallussen in de haven veelal een negatief effect op de reistijd van de andere, doorgaande, reizigers hebben.

Behalve op Brussels Airport zijn er maar in beperkte mate treinstations in de onmiddellijke omgeving van de economische poorten.

ONREGELMATIGE ARBEIDSTIJDEN BEMOEILIJKEN AFSTEMMING MET KLASSIEK OPENBAAR VERVOER

Eén van de grootste hindernissen voor de bediening van de economische poorten via het klassieke, reguliere openbaar vervoer zijn de onregelmatige werkuren en ploegenstelsels in tal van bedrijven die actief zijn deze zones. Het percentage werknemers in ploegenstelsels en met onregelmatige uren ligt beduidend hoger in de economische poorten dan in de rest van Vlaanderen.

BUSVERVOER OP VERZADIGD WEGENNET

Aangezien het busvervoer grotendeels dezelfde infrastructuur gebruikt dan het autoverkeer, is het net als het gewone autoverkeer onderhevig aan congestie. Dit heeft een negatieve impact op de doorstroming van het openbaar vervoer. Het merendeel van de economische poorten situeert zich in erg congestiegevoelige regio's.

MULTIMODALE ONTSLUITING VOOR WOON-WERKVERKEER LANG ONDERBELICHT

Op het vlak van de logistieke activiteiten en de goederenstromen van en naar het achterland zijn de havens vaak goed multimodaal georganiseerd, met belangrijke goederenstromen die zowel via de weg, de binnenvaart als het spoor verlopen. De woon-werkstromen volgden deze trend niet. Nochtans blijkt uit onderzoek van de profielen van de pendelaars dat er nog een aanzienlijk potentieel aanwezig is voor het gebruik van alternatieve modi in het woon-werkverkeer indien gerichte maatregelen (zowel op infrastructureel als op bedrijfs- en beleidsorganisatorisch vlak) worden genomen en creatieve oplossingen worden overwogen. Recente initiatieven die het gebruik van alternatieve modi stimuleren bevestigen dit.

VERKEERSONVEILIGHEID EEN MOGELIJKE REM VOOR FIETSGEBRUIK

Uit bevragingen blijkt dat ongevallen met fietsers en het daaruit voortvloeiende werkverlet een rem kunnen betekenen voor het stimuleren van het fietsgebruik voor de woon-werkverplaatsingen van en naar de economische poorten.



4 CONCLUSIES

De economische poorten zijn voor het woon-werkverkeer om diverse redenen nog grotendeels gericht op de auto.

Nochtans blijkt dat er nog een aanzienlijk potentieel aanwezig is voor het gebruik van alternatieve modi in het woon-werkverkeer indien gerichte maatregelen worden genomen.

De laatste jaren heeft zich, onder meer onder druk van een steeds toenemend congestieprobleem met negatieve gevolgen voor de autobereikbaarheid en in het verlengde daarvan voor de aantrekkelijkheid van de poorten als attractiepolen van tewerkstelling, evenwel een lichte kentering en een zekere mental shift ingezet.

De aantrekkelijkheid van de economische poorten voor werknemers hangt immers samen met een goede en veilige (multimodale) bereikbaarheid. Een bereikbare haven of luchthaven trekt potentiële geschikte werknemers aan. Voor werknemers die om diverse redenen niet kunnen beschikken over een auto om te pendelen naar de poorten, zijn onze economische poorten, en meer in het bijzonder de bedrijven die binnen deze poorten actief zijn, moeilijker bereikbaar. Op die manier dreigt een mismatch te ontstaan tussen de vraag naar werknemers en het aanbod.

Stilaan worden zowel vanuit de overheid als vanuit de poorten zélf, initiatieven genomen om een modale verschuiving in het woon-werkverkeer van de economische poorten te realiseren.

De eerste resultaten van deze initiatieven zijn bevestigend maar om de positieve trend te kunnen bevestigen en te versterken zullen meer gerichte inspanningen en middelen nodig zijn. Een evolutie naar een meer duurzame modale verdeling van het woon-werkverkeer in de economische poorten zal naast het klassieke openbaar vervoer een waaier van alternatieve vervoerconcepten vergen die meer een oplossing op maat kunnen bieden en meer afgestemd zijn op de specifieke situatie en noden van de poorten.

De Vlaamse Regering ziet logistiek als één van de speerpuntsectoren of speerpuntclusters in Vlaanderen. De economische poorten zijn hierbij belangrijke pijlers. Met het besluit van de Vlaamse Regering inzake de steun aan innovatieclusters en ondersteuning voor speerpuntclusters, wordt een proces voor de ondersteuning van speerpuntclusters in gang gezet. Binnen de clusterwerking zou er idealiter ook voldoende aandacht zijn voor het aspect woon-werkverkeer.



Hoofdstuk 4

Beleidsvoornemens

Dit hoofdstuk geeft weer hoe het beleid omgaat met het woon-werkverkeer.

Het mobiliteitsverslag staat eerst stil bij de acties die de Vlaamse Regering al specifiek neemt voor het woon-werkverkeer aan de hand van de bestaande instrumenten en de begroting van het Vlaamse Gewest. Dan komt de bevoegdheidsverdeling van mobiliteit over de gewesten en de federale overheid aan bod. Deze bevoegdheidsverdeling bemoeilijkt op een aantal punten het uitvoeren van een integraal beleid.

Vervolgens geeft het mobiliteitsverslag een overzicht van beleidsdocumenten omtrent mobiliteit en haalt hieruit de maatregelen aan die specifiek gericht zijn op woon-werkverkeer. Hieruit is vast te stellen dat het woon-werkverkeer als een prioritaire doelgroep binnen het beleid wordt beschouwd. Het aantal maatregelen dat rechtstreeks gericht is op dat woon-werkverkeer is echter beperkt. De MORA gaat zowel in op het Vlaamse als het federale beleid.

Om aan te geven hoe de internationale gemeenschap naar de mobiliteit in België kijkt, neemt de MORA ook het Europese beleid en de aanbevelingen van de OESO en de Europese Commissie op. Deze bevatten een zeer sterke focus op het woon-werkverkeer.

Tot slot bevat dit mobiliteitsverslag een overzicht van MORA-adviezen waarin het woon-werkverkeer uitgebreid aan bod kwam. Voor de MORA is het woon-werkverkeer een prioritaire doelgroep. In zijn adviezen komen voorstellen van gerichte maatregelen aan bod.





1 BESTAANDE INSTRUMENTEN

1.1 HET WOON-WERKVERKEER IN DE VLAAMSE BEGROTING

Om een inschatting te kunnen maken van de werkelijke budgettaire inspanningen die ten aanzien van het woon-werkverkeer werden en worden voorzien is de Vlaamse uitgavenbegroting een voor de hand liggend instrument.

De middelen die de Vlaamse uitgavenbegroting voorziet voor het woon-werkverkeer zitten echter verspreid over diverse uitgavenposten en instellingen. Vaak zijn middelen die het woon-werkverkeer ten goede komen, ingebed in meer algemene maatregelen. Zo kunnen bijvoorbeeld voorziene uitgaven voor investeringen in het wegennet een impact hebben op diverse mobiliteitsaspecten zoals doorstroming, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ook kunnen dergelijke investeringen

het goederenvervoer en/of het personenvervoer in al zijn verschillende variaties (vrijtijdsverkeer, woon-schoolverkeer, woon-werkverkeer). Een rechtstreekse link tussen de voorziene uitgaven in de begroting en het woon-werkverkeer is met andere woorden niet altijd te leggen. Af en toe geeft de toelichting bij de begroting enige duiding bij de begrotingsartikelen en wordt naar aspecten van het woon-werkverkeer verwezen.

De oefening in dit verslag om via de begroting een beter zicht te krijgen op de werkelijke inspanningen ten behoeve van het woon-werkverkeer betreft dus een ruime inschatting en dient vooral beschouwd te worden als algemene indicatie.



1.1.1 SPECIFIEKE MIDDELEN VOOR WOON-WERKVERKEER

De Vlaamse uitgavenbegroting voor het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken bevat twee uitgavenposten die expliciet verwijzen naar en bestemd zijn voor het woon-werkverkeer.

Artikel MBO-1MFF2AY-IS bevat de middelen voor het Pendelfonds. Via het Pendelfonds kunnen subsidies worden verkregen voor initiatieven die een duurzamer woon-werkverkeer beogen.

Bij de aanpassing van de middelenbegroting en de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor 2015 werd de toelage aan het Pendelfonds verlaagd met 500.000 euro. De huidige middelen voor het Pendelfonds bedragen 1,64 miljoen euro.

De 500.000 euro werd binnen de algemene begroting overgeheveld naar begrotingsartikel MBO-1MF-F2AC-WT.

Dit is het tweede artikel dat expliciet verwijst naar woon-werkverkeer (Werking en toelagen – ondersteuning van het woon-werkverkeer).

Op dit begrotingsartikel worden de subsidies ter ondersteuning van het woon-werkverkeer gegroepeerd. In het kader van de begrotingsopmaak 2016 wordt een bijkomend budget van 500.000 euro ingeschreven. Daarnaast is bij de begrotingsaanpassing 2015 reeds een recurrente compensatie doorgevoerd van 500.000 euro VAK en 250.000 euro VEK voor de subsidiëring van het I-bus project in de Antwerpse haven. Bij de begrotingsopmaak 2016 komt ook dit VEK op kruissnelheid.

Tabel 22: Kredieten Pendelfonds

x1.000 euro	2014	BA 2015	BO 2016
Beleidskredieten	2.454	1.648	1.648
Overgedragen overschot vorige boekjaren	10.090	11.156	11.089

Bron: Vlaamse begroting

Tabel 23: Beleids- en betaalkredieten t.b.v. ondersteuning woon-werkverkeer

x1.000 euro	BA 2015	BO 2016
Beleidskredieten	1.774	2.274
Betaalkredieten	1.524	2.274

Bron: Vlaamse begroting



1.1.2 MIDDELEN WOON-WERKVERKEER IN ANDERE UITGAVENPOSTEN

Uiteraard zijn de budgettaire inspanningen die een rechtstreeks of onrechtstreeks ten goede komen aan het woon-werkverkeer via diverse modi niet beperkt tot twee specifieke begrotingsartikelen. Zoals hoger vermeld zijn initiatieven die (ook) het woon-werkverkeer ten goede komen ingebed in andere, ruimere begrotingsartikelen. Dit is onder meer het geval via volgende investeringen:

- **INVESTERINGEN IN WEGEN EN STRUCTUREEL ONDERHOUD VAN HET WEGENNET**

Eenzijds is er het jaarlijks weerkerend gewoon onderhoud van de wegen (zoals winterdienst, maaien bermen,...); anderzijds is er het structureel onderhoud. Binnen dit laatste luik worden de eigenlijke weginfrastructuurinvesteringen opgenomen.

338,5 miljoen euro van de vastleggingskredieten voor structureel onderhoud en investeringen in weginfrastructuur gaat effectief naar weginvesteringen.

De rest van de kredieten gaat naar het betalen van beschikbaarheidsvergoedingen voor PPS-projecten Diabolo, Brabo I, Brabo II, R4 Zuid en N-Z Kempen (49,4 miljoen euro), naar doorstromingsmaatregelen zoals busstroken en verkeerslichtenbeïnvloeding (17,7 miljoen euro), mobiliteitsconvenants (10 miljoen euro),...

- **INVESTERINGEN IN FIETSINFRASTRUCTUUR**

Investeringen in fietsinfrastructuur is één van de beleidsprioriteiten. De begrotingsdocumenten laten echter nauwelijks toe om een coherent beeld te verkrijgen van de effectief ingezette middelen voor investeringen in fietsinfrastructuur. Deze middelen zijn verspreid over verschillende begrotingsartikelen. Uit deze artikelen kunnen niet exact de kredieten voor investeringen in fietsinfrastructuur worden gedistilleerd.

Via schriftelijke vragen in het Vlaams Parlement kan een indicatie worden verkregen van de fietsinvesteringen. In 2011 ging het om 88 miljoen euro, in 2012 om 98 miljoen euro, in 2013 om 90 miljoen euro en in 2014 om 89 miljoen euro. In 2015 bedroegen de investeringen ca. 100 miljoen euro. Hierin zit 9 miljoen euro verrekend vanuit het FFEU, die toegevoegd wordt aan de hst-fietsroute vanuit Zaventem.

- **INVESTERINGEN IN HET OPENBAAR VERVOER**

Onderstaande tabel geeft de evolutie van de exploitatiedotatie en de investeringstoelage t.b.v. De Lijn.

Tabel 24: Onderhoud en investeringen weginfrastructuur (VAK)

x1.000 euro	2014	BA 2015	BO 2016
Jaarlijks vast onderhoud wegenet	171.912	169.778	169.778
Structureel onderhoud-investeringen weginfrastructuur	431.477	427.494	425.618

Bron: Vlaamse begroting

Tabel 25: Exploitatie- en investeringsdotatie De Lijn (excl. dotatie beschikbaarheidsvergoedingen)

x1.000 euro	2014	BA 2015	BO 2016
Exploitatiedotatie	881.185	818.633	805.502
Investeringsdotatie	181.105	186.994	175.200

Bron: Vlaamse begroting



1.2 PENDELFONDS

Het Pendelfonds⁴³ is een Vlaams beleidsinstrument om een modale verschuiving naar duurzame vervoermiddelen in het woon-werkverkeer van bedrijven te bewerkstelligen. Om de dominante positie van de auto in het woon-werkverkeer terug te dringen, werd in 2005 het Pendelplan gelanceerd. Dit plan had als doelstelling om in 2010 het aandeel auto's in het woon-werkverkeer terug te brengen van 70% naar 60%. Het aandeel van het openbaar vervoer en de fiets in het pendelverkeer moest stijgen naar minstens 20%. Om de doelstellingen van het Pendelplan te realiseren, werd onder meer het Pendelfonds opgericht. De middelen bedroegen initieel jaarlijks 2,74 miljoen euro. Sinds 2011 bedraagt de jaarlijkse dotatie voor het Pendelfonds uit de begroting MOW 2,454 miljoen euro.

Het Pendelfonds subsidieert projecten die tot doel hebben om het aantal autoverplaatsingen op het vlak van woon-werkverkeer te verminderen. Bedrijven of bedrijvengroepen of andere private instellingen kunnen een subsidie aanvragen. Ook lokale of provinciale overheden of andere publieke instellingen kunnen, in samenwerking met een private partner, een subsidie aanvragen.

Het bedrag van de subsidie is afhankelijk van de duur van het project, die maximaal vier jaar kan belopen. De subsidie bedraagt maximaal de helft van de kosten die aan de projectuitvoering verbonden zijn.



De eerste pendelfondsoproep ging van start in 2007. Sindsdien zijn er 9 oproepen gelanceerd.

Het Pendelfonds wordt begeleid door een Begeleidingscommissie die bestaat uit de sociale partners en vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering en de Vlaamse administratie. De sociale partners hebben binnen de SERV een aanbeveling geformuleerd naar de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit om vanaf de 10e oproep de werking van het Pendelfonds te optimaliseren. Ze willen het Pendelfonds als instrument ter verduurzaming van het woon-werkverkeer benadrukken, maar willen de werking eenvoudiger en strategischer maken. Zo formuleerden ze op 25 maart 2016 een aantal strategische en methodologische voorstellen voor de tiende oproep. Ze gaan onder meer over de verhoging van de maatschappelijke impact van het Pendelfonds, de vraag om een thematische focus voor de volgende oproepen en de communicatie naar bedrijven en werknemers. Ze vragen ook 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.

43 www.pendelfonds.be



2 DE VERDELING VAN DE BEVOEGDHEDEN

In België zijn de bevoegdheden over mobiliteit verdeeld tussen de federale staat en de gewesten. Deze paragraaf geeft een kort overzicht van deze bevoegdheidsverdeling.

FEDERALE OVERHEID

De meeste bevoegdheden op het vlak van mobiliteit liggen bij de gewesten. De bevoegdheden die nog bij de federale overheid liggen zijn de spoorwegen, de nationale luchthaven, de technische normen van de voertuigen, de resterende taxen op voertuigen en de belastingen op brandstoffen. Ook het verkeersreglement is een federale bevoegdheid.

GEWESTBEVOEGDHEDEN

De gewesten kregen de bevoegdheden voor mobiliteit via de bijzondere wet tot hervorming van de instellingen van 8 augustus 1980. Hiermee kwamen volgende bevoegdheden bij de gewesten: de wegen, de waterwegen, havens, zeekering, dijken, veerdiensten, uitrusting en uitbating van de luchthavens (behalve de nationale luchthaven), het stads- en streekvervoer en de loodsdiens en bebakeningsdiens van en naar de havens evenals de reddings- en sleepdiens op zee.

Met de zesde staatshervorming⁴⁴ kregen de gewesten bijkomend volgende bevoegdheden:

- Het verkeersreglement blijft federaal, maar volgende punten werden overgeheveld naar de gewesten:
 - Snelheidsbeperking op de openbare weg, behalve de autosnelwegen.
 - Regelgeving inzake het plaatsen van verkeerstekens.
 - Regelgeving inzake beveiliging van lading, hoogst toegelaten massa en de massa over de assen van de voertuigen op de openbare weg.
- Handhaving van de geregionaliseerde regels van het verkeersreglement.
- Verkeersveiligheid:
 - Aanvullende regelgeving.
 - De federale overheid zal rekening houden met adviezen van de gewesten over de wijziging van het verkeersreglement.
 - Het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 betreffende wegen die gewestgrenzen overschrijden wordt uitgebreid met andere aspecten van intergewestelijke mobiliteit en verkeersveiligheid.
 - Het Verkeersveiligheidsfonds.
 - Bevoegdheden van het BIVV.
 - Normering en controle van de verkeersinfrastructuur.
 - Technische keuring van voertuigen, homologatie van radars en andere instrumenten gelinkt aan de gewestelijke bevoegdheden.
 - Rijopleiding, rij scholen en examencentra.
- Regelgeving en de controle op de binnenscheepvaart.
- Inzake spoorvervoer:
 - Vertegenwoordigers in de raden van bestuur van de entiteiten van de NMBS-Groep.
 - Gewesten kunnen zorgen voor bijkomende financiering voor de aanleg, aanpassing of modernisering van spoorlijnen, rekening houdend met een evenredigheid ten aanzien van de federale financiering.
 - De gewesten maken deel uit van een structuur die het Gewestelijk Expresnet (GEN) zal beheren.
- Inzake de intergewestelijke mobiliteit rond Brussel:
 - Overleg tussen de gewesten over de mobiliteit, verkeersveiligheid en de wegenwerken vanuit, naar en rond Brussel. Ook over het sluiten of onbruikbaar maken van op- en afritten van de ring zal voorafgaand overlegd worden.

44 Institutioneel akkoord voor de zesde staatshervorming van 11 oktober 2011.



Deze missie wordt omgezet in een visie die

- Vlaanderen bereikbaar wil houden;
- inclusief is;
- veilig is;
- een beperkte impact heeft op mens, natuur en milieu;
- partnerschappen aangaat;
- monitoring van het beleid.

Deze missie en visie uiten zich in vijf strategische doelstellingen, de vijf doelstellingen van het Mobiliteitsdecreet:

- De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen.
- Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op een volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven.
- De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.
- De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.
- De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de mobiliteitsintensiteit.

Het woon-werkverkeer komt als zodanig niet terug in de missie, visie, strategische doelstellingen en hun omschrijving, beoogde effecten en streefdoelen.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

Voor het bereiken van de doelen die voor elk van de vijf strategische doelstellingen geformuleerd zijn, worden vier operationele doelstellingen naar voor geschoven. Operationele doelstelling 3 “efficiënt en veilig gebruik van het transportsysteem” wil als effect een gewijzigde vervoerswijzekeuze. Hierbij komt het woon-werkverkeer specifiek aan bod. Analoog aan het Pact 2020 formuleert het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen volgende doelstelling

voor 2030: *“We verminderen het autogebruik in het woon-werkverkeer. Minstens 40% van de verplaatsingen gebeurt met collectieve vervoermiddelen (waaronder het openbaar vervoer), te voet of per fiets.”*

Ook volgende streefdoel voor 2030, eveneens gebaseerd op het Pact 2020, wordt geformuleerd: *“Het aantal afgelegde kilometer in het woon-werkverkeer per auto is drastisch verlaagd.”*

ACTIEPLAN

Om alle geformuleerde streefdoelen te realiseren bevat het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen een actieplan met daarin 20 actielijnen. In deze actielijnen zijn specifieke acties terug te vinden rond woon-werkverkeer.

Zo wil men met actielijn 10 de performantie van de knooppunten verhogen. De internationale knooppunten moeten een goede inbedding kennen in de trans-Europese netwerken, onder meer omdat de verschillende internationale knooppunten als economische polen ook belangrijke plaatsen van tewerkstelling zijn. Zo wordt ook voor een goede bereikbaarheid van deze polen voor het woon-werkverkeer gezorgd.

Met actielijn 18 wil het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen gewenst gedrag faciliteren en aansturen. Hierin zal de overheid samen met private actoren slimme mobiliteitsoplossingen uitwerken waarbij het accent ligt op stedelijke distributie en het woon-werkverkeer.

Specifiek gaat het om samen met de federale overheid werk te maken van een mobiliteitsbudget dat een flexibel gebruik van verschillende modi toelaat en een fiscaal aantrekkelijk alternatief wordt



voor bedrijfswagens en tankkaarten. De werking van het Pendelfonds zal geoptimaliseerd worden en zal gebruikt worden om initiatieven te ondersteunen die gericht zijn op het verduurzamen van woon-werkverkeer. Een shuttledecreet zal zorgen voor de bediening van moeilijk te ontsluiten bedrijventerreinen, zal vervoersarmoede tegengaan en meer tewerkstellingskansen bieden. Ook zal de overheid samen met alle betrokken actoren nagaan hoe verplaatsingen zo veel mogelijk kunnen voorkomen worden door maximaal in te spelen op de perspectieven die ICT biedt voor het verminderen van de verplaatsingsbehoefte. Hiervoor is vaak wel een mentaliteitsverandering vereist op vlak van de bedrijfscultuur. Om tot een gewenst verplaatsingsgedrag te komen stelt het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen voor om te werken met vervoersplannen voor bedrijven en scholen.

3.2 REGEERAKKOORD

Het Vlaamse Regeerakkoord 2014-2019⁴⁶ bevat een uitgebreid hoofdstuk over mobiliteit en openbare werken. Het woon-werkverkeer als dusdanig komt maar beperkt aan bod. Onder de titel “ontsluiting bedrijventerreinen” is opgenomen dat de Vlaamse Regering bedrijven zal aanmoedigen om werk te maken van duurzaam woon-werkverkeer. Ze stelt dat de efficiënte ontsluiting van bedrijventerreinen een prioriteit is. Bij de inplanting van nieuwe bedrijventerreinen moet van bij de start een goede ontsluiting worden voorzien. De ontsluiting kan tot stand komen door inzet van privécollectieve systemen en medefinanciering hiervan geschiedt bijvoorbeeld via het Pendelfonds of een toekomstig Shuttlefonds.

Naast deze specifieke vermelding van woon-werkverkeer zijn er uiteraard andere maatregelen die een impact zullen hebben op dat woon-werkverkeer zoals investeren in en verknopen van netwerken, intelligente mobiliteit, basisbereikbaarheid, fietsbeleid, stedelijke mobiliteit,...

3.3 BELEIDSNOTA MOW 2014-2019

In de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019⁴⁷ krijgt het woon-werkverkeer meer aandacht dan in het regeerakkoord. Een vlotte bereikbaarheid van school of het werk is één van de hoofdthema's van de Beleidsnota.

Met deze focus op woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer wil de minister ervoor zorgen dat mensen hun traject op een vlotte, veilige en stipte manier kunnen afleggen. Het vertrekpunt hierbij is dat veel mensen de wagen gebruiken in hun woon-werkverkeer. Doel van het beleid is om mensen aan te zetten om voor die trajecten of gedeelten ervan andere vervoersmodi te gebruiken zoals de fiets, het openbaar vervoer, autodelen,...

Dit kan gebeuren door volgende maatregelen:

- Inzetten op comfort en snelheid van andere vervoersmodi, door te investeren in infrastructuur en door de doorstroming te verbeteren.
- Door werk te maken van een sterkere verknoping van de verschillende netwerken, zodat drempels verlagen om van het ene netwerk in het andere over te stappen, met duidelijke informatie voor de reiziger.

De focus maakt dat woon-werkverkeer doorheen de hele nota wel aan bod komt of vermeld wordt. Het gaat niet om een beleidsstrategie die gericht is op het woon-werkverkeer. Wel is woon-werkverkeer, samen met woon-schoolverkeer, de prioritaire doelgroep voor een aantal maatregelen opgenomen in de beleidsnota.

Eén van de operationele doelstellingen in de beleidsnota is het verknopen van netwerken om te komen tot een betere combimobiliteit. Een maatregel die hieronder valt is het voorzien van voldoende Park and Rides (P+R) en transitzones zo dicht mogelijk bij de woon- en werkplaats met vlotte en comfortabele overstapmogelijkheden voor de reizigers.

46 [Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019.](#)

47 [Beleidsnota 2014-2019. Mobiliteit en Openbare werken](#)



Bij de maatregelen opgenomen voor De Lijn is het woon-werkverkeer een belangrijke doelgroep. De beleidsnota stelt dat het openbaar vervoer concurrentieel en aantrekkelijk moet zijn ten opzichte van de auto door het aanbod beter af te stemmen op de vraag. De doelstelling is een vraaggestuurd aanbod te creëren waarbij de nadruk komt te liggen op het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer. Stiptheid, betrouwbaarheid, capaciteitsbeheer en comfort zijn de pijlers van het openbaar vervoersaanbod.

Infrastructuurprojecten die het woon-werkverkeer verbeteren krijgen de hoogste prioriteit. De nadruk ligt hierbij op de congestiegevoelige gebieden in de Vlaamse Ruit en in de regio's rond Brussel en Antwerpen. Dit geldt eveneens voor de slimme netwerken en intelligente transportsystemen zoals slimme verkeerslichten.

De beleidsnota stelt ook de ambitie om het aandeel fietsen in het woon-werkverkeer te verhogen. Om deze groei mogelijk te maken zal de minister investeren in fietsnetwerken.



Daarnaast moet de vlotte bereikbaarheid van bedrijventerreinen een prioriteit en aandachtspunt zijn voor de inrichtende overheid. Bij de inplanting van nieuwe bedrijventerreinen moet een geschikte locatiekeuze gemaakt worden die een goede ontsluiting inhoudt (bestaande of te realiseren). Dit kan gebeuren door een optimaal (vraaggestuurd) aanbod van de Lijn of van onder meer privécollectieve systemen.

Zo zal de minister van Mobiliteit samen met de minister van Werk bedrijven aanmoedigen om aandacht te hebben voor woon-werkverkeer. De financiering hiervoor kan mede gebeuren door het Pendelfonds of een toekomstig Shuttlefonds.

3.4 CONCEPTNOTA BASISBEREIKBAARHEID

Het Vlaamse Regeerakkoord 2014-2019 geeft aan dat de Vlaamse Regering het decretaal verankerde concept basismobiliteit wil omvormen tot basisbereikbaarheid.

In het voorjaar van 2015 werd hierover een maatschappelijk debat gevoerd. De MORA schreef op eigen initiatief een advies over de maatschappelijke visie op de conceptualisering van basisbereikbaarheid. De raad keurde dit document goed op 21 april 2015. De commissie Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde hoorzittingen met stakeholders over "de hervorming van het openbaar vervoer: van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid" op 30 april 2015⁴⁸ en 7 mei 2015⁴⁹. Ook de MORA heeft hier zijn advies kunnen toelichten.

Gestoffeerd door deze hoorzittingen formuleerde de Commissie MOW een resolutie⁵⁰ die op 8 juli 2015 door de plenaire vergadering werd goedgekeurd.

48 Vlaams Parlement, [Vergadering Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 30 april 2015](#)

49 Vlaams Parlement, [Vergadering Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 7 mei 2015](#)

50 Vlaams Parlement, 2015, Tekst aangenomen door de plenaire vergadering van het voorstel van resolutie betreffende het invoeren van het principe van basisbereikbaarheid bij het Vlaamse stads- en streekvervoer, 414 (2014-2015) nr 2 ingediend op 8 juli 2015 (2014-2015).



Eén van de vragen van het Vlaams Parlement aan de Vlaamse Regering is om het nieuwe vervoersmodel vraaggestuurd aan te passen, mede op basis van de beschikbare informatie met betrekking tot de reizigersvervoersstromen. Het woon-werkverkeer komt niet expliciet aan bod.

Mede op basis van deze informatie maakt de Vlaamse Regering een conceptnota "Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoet komt aan de globale en lokale vervoersvraag". De Vlaamse Regering keurde deze conceptnota goed op 18 december 2015.

Uit de evaluatie van basismobiliteit bleek dat door het gegarandeerd aanbod aan openbaar vervoer een onvoldoende antwoord wordt geboden op de reële vraag. Bovendien ontwikkelden zich naast het geregeld vervoer verschillende aanvullende systemen. Voor het woon-werkverkeer vermeldt de nota specifiek de shuttlediensten die in de marge van het Pendelfonds worden gefinancierd om werknemers naar moeilijk bereikbare industriezones te brengen.

Het uitgangspunt van basisbereikbaarheid is het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies. Om dit uit te werken moet vertrokken worden vanuit de effectieve vraag. Het is de bedoeling om een gelaagd mobiliteitsnetwerk uit te bouwen en knooppunten te ontwikkelen waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten. Basisbereikbaarheid zal via de verschillende modi rekening moeten houden met de huidige infrastructuur en ruimtelijke organisatie.

Bij het uitwerken van het gelaagd vervoersmodel komt het woon-werkverkeer specifiek aan bod. Het treynet moet de ruggengraat vormen van het openbaar vervoer. Het kernnet verbindt kernen met elkaar en biedt een antwoord op de hoge vervoersvraag op grote assen. Het aanvullend net heeft een feederfunctie naar het kernnet toe. De functionele

ritten (woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer) behoren tot dit aanvullend net. Als complementaire laag bestaat het vervoer op maat.

3.5 ONTWERP BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN

In november 2015 publiceerde de Vlaamse Regering een werktekst voor het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen⁵¹. Deze werktekst werd ter bespreking voorgelegd aan stakeholders. Het Witboek zal uitgroeien tot een beleidsplan dat de krachtlijnen schetst voor het toekomstig ruimtelijk beleid. Dit ontwerpbeleidsplan wordt verwacht eind 2016.

In de werktekst komt mobiliteit regelmatig aan bod. Eén van de uitgangspunten is daarom dat de ruimtelijke keuzes die gemaakt worden in het beleidsplan het beheersen van de mobiliteit moet ondersteunen. Deze voorwaarde wordt bij alle ruimtelijke uitdagingen meegenomen.

Door de versnippering van de ruimte groeit de mobiliteitsdruk. Ook in de buurt van de grote toegangspoorten, die gelegen zijn in grote concentraties van bevolking en economische activiteiten, groeit deze mobiliteitsdruk.

De werktekst bevat een perspectief voor de toekomst waarin de Vlaamse Regering schetst naar welk Vlaanderen ze wenst te evolueren. Deze visie vertrekt van een evenwichtige ontwikkeling om de metropolitane allure te versterken, de mensenmaat in de ruimte te koesteren en de veerkracht van de ruimte te verhogen.

Een citaat dat handelt over mobiliteit uit het perspectief voor de toekomst:
"Vlaanderen heeft in 2050 een efficiënte ruimtelijke organisatie. Mensen kunnen te voet of met de fiets naar hun werk en kunnen gebruik maken van

51 www.beleidsplanruimte.be



basisvoorzieningen in hun directe leefomgeving. Of mensen hebben de keuze om zich met hoogwaardig collectief vervoer (rail of wagen) vlot te verplaatsen naar grotere voorzieningen in een kern even verderop. De ruimtelijke organisatie draagt zo bij aan mobiliteitsbeheersing en energiezuinigheid.

Delen van de bebouwde ruimte die goed gelegen zijn maar vandaag nog onderbenut of verouderd zijn, zijn omgetoverd tot gemengde kernen om te wonen en te werken. We vinden er de nieuwe woningen en innovatieve woonvormen die als gevolg van demografische veranderingen zoals groei of gezinsverdunding vanuit de ruimtelijke ontwikkelingsprincipes gebouwd moeten worden. Het brede pallet aan woonomgevingen zoals stadswijken en dorpskernen bieden hoge levenskwaliteit. Technologische ontwikkelingen (mobiliteit, bouw, ...) zijn aangewend om het publiek domein innovatief en op mensenmaat in te richten.”

Als ruimtelijke principe blijft het beheersen van de mobiliteit en het vermijden van het creëren van mobiliteitsdruk, leidend.

3.6 ONTWERP KLIMAATBELEIDSPLAN VLAANDEREN

Op 22 april 2016 keurde de Vlaamse Regering haar conceptnota goed over de voorbereiding van een Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030, een Vlaamse klimaatvisie 2050 en een Energievisie en -pact. Deze plannen moeten leiden tot een geïntegreerd klimaat- en energieplan. De conceptnota bevat het traject voor de totstandkoming van de hierboven vermelde plannen. Er staan nog geen specifieke maatregelen in. De Vlaamse Regering koppelt de opmaak van het Klimaatbeleidsplan ook aan de Visie 2050 en het transitietraject daarbinnen.

Het doel van het Klimaatbeleidsplan is om de Europese doelstelling te halen die stelt dat de Europese uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 met 80% tot 95% moet verminderd worden ten opzichte van 1990. De tussentijdse doelstelling van de Europese Commissie is om tegen 2030 een reductie van emissies van minimum 40% te halen.

In het traject, dat mikt op een ontwerp Klimaat- en energieplan in 2017, zullen vijf gespecialiseerde sectorale werkgroepen worden opgestart. Eén van deze werkgroepen is ‘transport’. Een belangrijke insteek voor deze werkgroepen zijn de bestaande en in opmaak zijnde beleidsdocumenten. Voor transport zijn dit het (ontwerp) Mobiliteitsplan Vlaanderen, ‘Clean power for transport’ en het ontwerp Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Op de Vlaamse Klimaatop van 19 april 2016 schoof de Vlaamse Regering maatregelen als een verbeterde ruimtelijke ordening en de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens naar voor als mogelijke maatregelen binnen het klimaatbeleid.



52 [Visie 2050. Een langetermijnstrategie voor Vlaanderen](#)

53 Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2013, Vlaamse spoorstrategie – definitieve conceptnota, versie 8 februari 2013, 177 p.



3.7 VISIE 2050: EEN LANGETERMIJNSTRATEGIE VOOR VLAANDEREN

De conceptnota 'Visie 2050: een langetermijnstrategie voor Vlaanderen' formuleert een aanpak om als samenleving en overheid in te zetten op cruciale prioriteiten op lange termijn. De nota bevat de ambitie om in 2050 een sterk, sociaal, open, veerkrachtig en internationaal Vlaanderen te creëren op een slimme, innovatieve en duurzame manier waarin iedereen meetelt.

De conceptnota bevat vier delen:

- Megatrends: nu al zichtbare veranderingsprocessen met een brede reikwijdte en met ingrijpende, verstrekkende implicaties.
- De gewenste langetermijnvisie: naast de algemene economische, sociale en ecologische aspecten geeft de conceptnota voor negen thema's de visie voor 2050, de kansen en de uitdagingen weer.
- Zeven transitieprioriteiten: op deze transitieprioriteiten moet ingezet worden om bij te dragen aan de realisatie van de visie voor Vlaanderen in 2050.
- Een governance model waarbij wordt ingezet op systeeminnovatie.

Voor mobiliteit formuleert de conceptnota de gewenste langetermijnvisie als "een duurzame en slimme mobiliteit". De mobiliteit in 2050 is goed, comfortabel, toegankelijk, (sociaal) veilig en betaalbaar. Vlaanderen is de poort van Europa en een logistieke draaischijf. Een vlotte keuze tussen meerdere vervoersmodi is mogelijk door combimobiliteit, synchromodaliteit, integratie van verkeers- en vervoersnetwerken en een intelligente verbinding tussen alle vervoermiddelen. Voertuigen zijn milieuvriendelijk, geluidsarm en energie-efficiënt. Basisprincipes van ruimtelijke ordening zijn nabijheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid. Tussen en in de stedelijke gebieden is een netwerk van collectief vervoer uitgebouwd.

3.8 VLAAMSE SPOORSTRATEGIE

Op 8 februari 2013 publiceerde de Vlaamse Regering de definitieve conceptnota "Vlaamse spoorstrategie⁵³". Deze nota had als functie te dienen als toetsingskader voor besprekingen met de federale overheid over het meerjareninvesteringsplan van de (toenmalige) NMBS-Groep en een mogelijke co- of prefinanciering van projecten.

In de Vlaamse spoorstrategie worden die projecten aangegeven die prioritair zijn voor Vlaanderen. Het gaat zowel over infrastructuurinvesteringen als om niet-infrastructurele maatregelen.

De Vlaamse spoorstrategie wil de reiziger centraal stellen met als doel het aandeel van het spoorvervoer in de modale verdeling verhogen. De basisvoorwaarden die de Vlaamse spoorstrategie stelt aan het spoorvervoer zijn:

- het spoorvervoer moet de ruggengraat vormen van het openbaarvervoersnetwerk;
- verhoging van de stiptheid van de treinen en de betrouwbaarheid van het netwerk;
- werken aan veilige treinen, stations en een spoorwegnet;
- de capaciteit van de infrastructuur en treinen vraaggestuurd bepalen.

Daarnaast worden er 51 prioritaire projecten aangegeven die infrastructurele knelpunten wegwerken, missing links realiseren of gaan over de herinrichting van stationsomgevingen.

In de Vlaamse spoorstrategie wordt het woon-werkverkeer meermaals als één van de doelgroepen aangegeven. Dit motief wordt niet expliciet vermeld bij het bepalen van de prioritaire projecten, maar de vraaggestuurde aanpak wijst hier impliciet wel op.



4 HET FEDERALE BELEID

De nadruk van het federale beleid ligt op het spoorvervoer. Hierin komt de doelgroep woon-werkverkeer niet letterlijk aan bod. Het aangeven dat de exploitatie rekening moet houden met de wensen van de klanten houdt dit wel impliciet in. Een ander topic dat in de beleidsvoornemens aan bod komt is het mobiliteitsbudget.

4.1 FEDERAAL REGEERAKKOORD

Op 9 oktober 2014 sloot de federale regering haar regeerakkoord af. Mobiliteit is één van de thema's die hierin aan bod komen.

Het verduurzamen van de mobiliteit en het verhogen van de verkeersveiligheid zijn aandachtspunten. Specifiek voor woon-werkverkeer gaat de regering een wettelijk kader creëren voor het mobiliteitsbudget zodat het vlot en eenvoudig kan toegepast worden.



Over het spoorvervoer is het regeerakkoord uitgebreid. De exploitatie van de spoorwegen moet vooral een verbetering voor de klant inhouden. Zo zullen de nieuwe beheerscontracten het kader moeten scheppen om het aanbod, de dienstverlening en de kwaliteit van de prestaties van de NMBS en Infrabel te verbeteren teneinde aan de verwachtingen van de treinreizigers en de bedrijven te beantwoorden. Voor de herziening van het Vervoersplan in 2017

schuift het regeerakkoord de principes klantgericht, vraaggestuurd, kwaliteitsgevoelig en kostenefficiënt naar voor. Het GEN rond Brussel wordt versneld uitgevoerd en de uitbouw van een GEN rond grote verstedelijkte agglomeraties zoals Antwerpen en Gent wordt bestudeerd.

Het regeerakkoord stelt eveneens dat de NMBS en Infrabel zullen meewerken aan en zich inschrijven in een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod. Daarbij zal uitgegaan worden van een 'knooppuntensysteem', de noodzakelijke samenwerking tussen alle publieke vervoersbedrijven om een 'ketenmobiliteit' te implementeren en het binnen het ECMM opgestarte globale mobiliteitsdebat en de in dat kader gevraagde mobiliteitsstudies. De inspanningen voor het bereiken van een geïntegreerd vervoerbewijs worden verder gezet. Ook zullen maatregelen genomen worden zodat trein en fiets meer kunnen samen gaan.

De regering voert een proactief spoorbeleid. Spoorinfrastructuurprojecten voor het goederenvervoer en de toegankelijkheid van de economische poorten krijgen bijzondere aandacht in het Meerjareninvesteringsplan. Dit zal zo meegenomen worden in het Meerjareninvesteringsplan.

4.2 BELEIDSVERKLARING FEDERALE MINISTER VOOR MOBILITEIT

Op 25 mei 2016 stelde minister François Bellot als minister van Mobiliteit zijn beleidsverklaring voor in de federale Kamer. De minister streeft naar een modal shift. Om deze te bereiken wil hij samen met alle actoren en gewestregeringen een gemeenschappelijke strategie uitwerken.

Voor het openbaar vervoerssysteem wil hij dat Infrabel en de NMBS een gemeenschappelijke spoorwegvisie ontwikkelen. In deze visie moet het spoorwegsysteem de structurerende as vormen van dit vervoerssysteem en moet het gestoeld zijn op een systeem van aansluitingsknooppunten.



Hij zal verder overleg opstarten via het Intermodaliteitsplatform, het Executief Comité van de ministers van mobiliteit en de Investeringscel. Het gaat dan bijvoorbeeld over de voorbereiding van het nieuwe vervoersplan 2017, van de beheerscontracten en meerjareninvesteringsplannen en de afwerking van de GEN-infrastructuurprojecten. Via deze platformen wil hij, rekening houdend met de bevoegdheden, een langetermijnvisie van de intermodaliteit van het land bepalen, met de trein als structurerende as.

De beleidsverklaring stelt dat het spoorvervoer rekening moet houden met de specifieke noden van de gewesten. Afgaande op de kenmerken van het spoor is het een vervoersmodus die hoofdzakelijk is voorbestemd voor de relaties tussen dichtbevolkte stedelijke centra. Het is de bedoeling om een hoge attractiviteit te creëren door een goed gericht aanbod dat perfect gecoördineerd is met het regionale vervoer. De wijze waarop een lijn wordt geëxploiteerd moet rekening houden met de reizigersstromen. Een goede bediening van landelijke gebieden kan helpen om autopendelaars voor het spoor te doen kiezen.

De minister wil zijn beleid over spoormobiliteit laten rusten op vier pijlers:

- meer reizigers aantrekken;
- de capaciteit van de treinen verhogen;
- het gebruik van het bestaande netwerk optimaliseren;
- de capaciteit van het net verhogen.

Om dit te realiseren zal de minister gebruik maken van de beheerscontracten en investeringsplannen.

In de nieuwe beheerscontracten zullen KPI⁵⁴'s opgenomen worden die de dienstverlening aan de klanten verbeteren. Het gaat dan onder meer over verhogen veiligheid, verbetering stiptheid en verhogen van de commerciële snelheid. Afstemming tussen de openbaar vervoersplannen van de gewesten en het vervoersaanbod van de NMBS, onder meer inzake frequenties en amplitudes, is nodig om het aanbod aantrekkelijker te maken. Het onderzoek naar het oprichten van een GEN voor de agglomeraties Antwerpen en Gent draagt hier ook toe bij.

Ook het investeringsplan moet ten dienste staan van de klanten. De opgerichte investeringscel zal alle investeringsprojecten van de spoorwegondernemingen en van de gewesten op een objectieve wijze onderzoeken aan de hand van een multicriteria-analyse betreffende onder meer het behoud van netcapaciteit, veiligheid, reizigerscomfort, kwaliteit van het aanbod, intermodaliteit, impact op milieu en productiviteit.

Naast het luik spoorvervoer neemt de minister omtrent het woon-werkverkeer ook het mobiliteitsbudget op. Hij zal initiatieven die de invoering van een mobiliteitsbudget beogen ondersteunen. Hiervoor is een wettelijk kader nodig dat de bestaande wetgeving rond het door de werkgever betaalde vervoer kan harmoniseren en vereenvoudigen. Zo kan de werknemer zijn verplaatsingen op flexibele wijze en op vrijwillige basis kiezen binnen het hem toegekende budget.

54 Key Performance Indicators.



5 RUIMERE CONTEXT

Naast beleidsdocumenten zijn er plannen, prognoses, aanbevelingen,... van andere actoren die aangeven wat er leeft in de samenleving. In deze paragraaf geeft de MORA een aantal van deze documenten weer. Telkens wordt specifiek het thema ‘woon-werkverkeer’ bekeken.

5.1 PACT 2020

In 2009 hebben de Vlaamse Regering en de Vlaamse sociale partners een toekomstpact voor Vlaanderen afgesloten met doelstellingen en acties naar 2020: het Pact 2020. In dit Pact 2020 zijn twee doelstellingen opgenomen voor het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Doelstelling 6 handelt over infrastructuur en logistiek, doelstelling 16 over mobiliteit.

Binnen doelstelling 16 formuleert het Pact 2020 een expliciet doel voor het woon-werkverkeer:

“Het aantal afgelegde km per persoon in het woon-werkverkeer per auto wordt drastisch verlaagd. 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 Regering en de sociale partners hebben een aantal kernindicatoren gekoppeld aan het Pact 2020 om de stand van zaken van de doelstellingen te kunnen opvolgen. Voor de hierboven geformuleerde doelstelling over woon-werkverkeer, wordt met de cijfers van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) de modale verdeling van de woon-werkverplaatsingen opgevolgd.

In het laatste kernindicatorenrapport (meting 2013) zijn volgende tabellen terug te vinden:

Tabel 26: Modale verdeling van de woon-werkverkeerverplaatsingen

	1994/95	2000/01	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11
Autobestuurder	58,1	68,6	66,8	67,8	67,5	69,5
Passagier (auto)	10,2	4,2	3,7	2,9	3,3	3,0
Trein	5,4	5,5	7,1	7,0	7,0	6,9
Tram/Metro	0,5	0,6	1,0	1,0	0,7	0,0
Bedrijfsvervoer	2,7	1,9	0,9	1,0	1,6	1,5
Lijnbus		1,8	2,9	4,3	3,0	2,7
Bromfiets	2,4	1,0	1,1	0,7	1,5	1,2
Motor	0,6	0,9	0,7	0,9	0,6	0,7
Fiets	13,0	12,9	12,5	12,0	12,0	10,8
Te voet	5,2	2,6	3,3	2,4	2,7	3,9
Andere	2,0					
STOP-principe	26,8	25,3	27,8	27,7	27,0	25,7

Bron: Studiedienst Vlaamse Regering, 2013, Pact 2020 – Kernindicatoren, Meting 2013, p. 249



Tabel 27: Gemiddelde woon-werkafstand

1994/95	2000/01	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11
16,98 km	19,05 km	18,8 km	18,8 km	18,8 km	19,7 km

Bron: Studiedienst Vlaamse Regering, 2013, Pact 2020 – Kernindicatoren, Meting 2013, p. 249

Uit deze cijfers is af te leiden dat het aandeel van de autoverplaatsingen nog steeds toeneemt. Het modale aandeel van de verplaatsingen via collectief vervoer, fiets of te voet blijft met 25,7% in 2010/11 nog ver onder de doelstelling van 40%. Ook de gemiddelde woonwerk-werkafstand neemt toe, ook voor deze doelstelling is er nog geen kentering bereikt.

5.2 HET EUROPESE WITBOEK TRANSPORT

Het Europees Witboek Transport uit 2011 gaat ook in op het woon-werkverkeer. Een van de elementen om te komen tot een concurrerend en duurzaam vervoerssysteem is het realiseren van schoon stedelijk vervoer en woon-werkverkeer.

De na te streven doelstellingen en de strategie om deze te bereiken gaan niet specifiek in op het woon-werkverkeer. Ze geven wel andere maatregelen aan om het vervoer in het algemeen te verduurzamen. Enkele maatregelen hieruit die een impact kunnen hebben op het woon-werkverkeer:

- Om een interne Europese vervoersruimte te creëren zal onder meer de kwaliteit, toegankelijkheid en betrouwbaarheid van de vervoerdiensten moeten verhogen. Aantrekkelijke frequenties, comfort, vlotte toegankelijkheid, een betrouwbare dienstverlening en intermodale integratie zijn de kenmerken van een hoogwaardige dienstverlening.
- Innovatie is belangrijk. Enkel technologische oplossingen zullen niet volstaan. Het zal een nieuw mobiliteitsconcept vergen dat wordt ondersteund door een duurzamer gedrag.

- Om duurzamer gedrag te promoten is het nodig om een betere mobiliteitsplanning actief aan te moedigen. Informatie over alle vervoersbewijzen, over de mogelijkheden om ze te combineren en over hun milieueffecten moet algemeen beschikbaar zijn.
- Zorgen voor een correcte prijszetting en het vermijden van concurrentievervalsingen. De vervoersheffingen en belastingen moeten worden hervormd met het oog op een consequentere toepassing van de principes 'de vervuiler betaalt' en 'de gebruiker betaalt'. De internalisering van de externe kosten, het wegwerken van fiscale anomalieën en ongerechtvaardigde subsidies, en een vrije en onvervalste mededinging maken derhalve deel uit van het beleid om de marktkeuzes in overeenstemming te brengen met de duurzaamheidsbehoeften. Deze maatregelen zijn ook nodig om billijke concurrentievoorwaarden te creëren tussen vervoerswijzen die direct met elkaar concurreren.

In de lijst van maatregelen zijn er twee opgenomen die rechtstreeks gelinkt zijn aan het woon-werkverkeer:

- Grote bedrijven aanmoedigen om bedrijfsvervoerplannen op te stellen.
- De vervoersfiscaliteit waar nodig herbekijken, namelijk door de voertuigbelasting te koppelen aan de milieuprestaties, manieren te onderzoeken om de huidige btw-regeling voor het personenvervoer te herzien en de fiscaliteit inzake bedrijfswagens aan te passen om een aantal anomalieën weg te werken en de invoering van schone voertuigen te bevorderen.

Daarnaast zullen de meeste maatregelen in het witboek ook een directe of minder directe impact hebben op het woon-werkverkeer.



5.3 LANDENSPECIFIEKE AANBEVELINGEN VAN DE EUROPESE COMMISSIE

Binnen het Europese semester⁵⁶ publiceerde de Europese Commissie eind februari 2016 haar jaarlijkse analyse van de economische en sociale uitdagingen voor alle lidstaten, ook voor België. De lidstaten krijgen dan de kans om een nationaal programma voor te leggen waarmee ze deze uitdagingen wensen aan te gaan.

De Europese Commissie ziet voor België volgende belangrijke uitdagingen:

- de hoge loonkosten belemmeren de creatie van banen;
- laaggeschoolde jongeren, ouderen en mensen met een migrantenachtergrond kampen met diverse obstakels voor toetreding tot of terug op de arbeidsmarkt, wat een onderbenutting van het arbeidspotentieel tot gevolg heeft;
- onderwijsongelijkheid als gevolg van sociaal-economische achtergrond;
- toenemend congestieprobleem tijdens de piekuren rond de belangrijkste economische centra.

Mobiliteit tijdens de piekperiodes is bijgevolg een belangrijk aandachtspunt van de Europese Commissie. In zijn landenrapport geeft de Europese Commissie aan dat België zeer goed gelegen is en een dicht wegen- en spoorwegennet heeft. Door de toenemende congestie van het wegennet, het gebrek aan toereikend onderhoud van de wegen, ontbrekende verbindingen en verkeersveiligheidsproblemen wordt België echter minder aantrekkelijk.

De Europese Commissie stelt dat België het meest dichtgeslibde land is in termen van verspilde uren of vertragingen. Het probleem is het meest uitgesproken tijdens de piekuren en rond Brussel en Antwerpen. Andere economische kosten als gevolg van verkeerscongestie zijn onder meer brandstofkosten, kosten vanwege productiviteitsverlies, kosten

in verband met verloren werkdagen, kosten door luchtverontreiniging, kosten die samenhangen met ziekenhuisbezoek en medische kosten. Bovendien heeft België een groot percentage dieselauto's die significant bijdragen aan concentraties van fijn stof en NO₂. De Europese Commissie gaat ook uitgebreid in op de fiscale behandeling van bedrijfswagens.

In het landenrapport stelt de Europese Commissie dat er dringend behoefte is aan een bredere aanpak van de congestieproblemen in België.

De Europese Commissie heeft op basis van dit landenrapport op 18 mei 2016 haar aanbevelingen⁵⁷ over het nationale hervormingsprogramma 2016 en het stabiliteitsprogramma 2016 van België geformuleerd. In zijn aanbeveling haalt de Europese Commissie aan dat de verkeerscongestie tijdens de spitsuren blijft toenemen waardoor de aantrekkingskracht van België voor buitenlandse investeerders vermindert en grote economische en milieukosten ontstaan. De Europese Commissie geeft ook aan dat België naar verwachting zijn doelstelling voor vermindering van de broeikasgassen voor 2020 niet zal halen en kampt met ernstige problemen van luchtvervuiling. Gezien de hoge concentratie van economische activiteit rond de hoofdstad en de havens zijn de meest urgente uitdagingen het verbeteren van de basisinfrastructuur voor spoor- en wegvervoer en de aanleg van ontbrekende schakels tussen de belangrijkste economische centra. Tegelijkertijd is het belangrijk de verkeerscongestie tijdens de spitsuren aan te pakken door het verbeteren van het openbaar vervoer, het optimaliseren van het verkeersmanagement en het wegwerken van marktverstoringen en negatieve fiscale prikkels, zoals de gunstige behandeling van bedrijfsauto's.

De Europese Commissie formuleert één aanbeveling omtrent mobiliteit: verhelpen van tekortkomingen op het gebied van investeringen in vervoersinfrastructuur en energieopwekkingscapaciteit.

56 Europese Commissie, Europa 2020 in België, [Europees semester 2016: documenten over België](#)

57 Europese Commissie, 2016, Aanbeveling voor een aanbeveling van de Raad over het nationale hervormingsprogramma 2016 van België en met een advies van de Raad over het stabiliteitsprogramma 2016 van België, COM(2016) 322 final, 18 mei 2016.



5.4 LANDENSPECIFIEKE AANBEVELINGEN VAN DE OESO

De OESO formuleert op regelmatige basis rapporten per land waarin de organisatie vanuit economische invalshoek aanbevelingen formuleert. Deze aanbevelingen komen voort uit vergelijking met andere landen en houden geen verplichtingen in voor de landen om deze te volgen.

Het meest recente rapport van de OESO dateert uit 2015. Hierin gaat de organisatie uitgebreid in op drie aanbevelingen:

- het stimuleren van fiscale duurzaamheid om werkgelegenheid en competitiviteit te bevorderen;
- het bevorderen van de integratie van immigranten op de arbeidsmarkt;
- het behouden van een efficiënte en billijke woningmarkt.

Deze aanbevelingen bevatten nog deelaanbevelingen waarop de MORA niet ingaat omdat ze het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken overstijgen. De MORA gaat enkel in op een deelaanbeveling die deel uitmaakt van deze over het stimuleren van fiscale duurzaamheid, namelijk deze die voorstelt om de subsidies voor pendelen met de auto te verminderen en een congestieheffing voor grotere steden te introduceren.

De OESO verwijst in zijn rapport 2015⁵⁸ specifiek naar de aanbevelingen van 2013⁵⁹. Hierin zag de OESO drie grote problemen op het vlak van mobiliteit in België:

- Er ontbreekt een langetermijnbeleidsplan over infrastructuur.
- Het gebruik van de infrastructuur gebeurt in pieken. Een betere verdeling van het gebruik over de dag is optimaler.
- De overheid subsidieert alle pendelgedrag (openbaar vervoersubsidies, bedrijfswagens,...).

Deze zijn als volgt samen te vatten:

- Ontwikkel een infrastructuurplan voor de lange termijn over alle vervoersmodi heen.
- Gebruik kostenbatenanalyses als standaardtool.
- Verminder de subsidies voor transport voor alle vervoersmodi.
- Introduceer een tijds- en afstandsgerelateerde kilometerheffing voor alle voertuigen (vnl. personenwagens).
- Voer een congestieheffing in voor de grootste steden.

Als laatste aanbeveling geeft de OESO mee dat het mobiliteitsbeleid moet passen in een algemeen mobiliteitssturend beleid, waarbij alle beleidsdomeinen samen ernaar streven om de mobiliteitsproblematiek onder controle te krijgen.

58 OESO, 2015, OECD Economic Surveys Belgium, februari 2015.

59 OECD, 2013, OECD Economic Surveys Belgium, May 2013.



6 MORA-AANBEVELINGEN OVER WOON-WERKVERKEER

De paragraaf vat enkele MORA-adviezen samen waarin het thema woon-werkverkeer specifiek aan bod komt. Andere mobiliteitsmaatregelen kunnen ook een impact hebben op het verduurzamen van het woon-werkverkeer, maar als ze niet specifiek gericht zijn op het woon-werkverkeer komen ze in deze opsomming niet voor.

6.1 ADVIES ONTWERP MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

Op 28 februari 2014 gaf de MORA advies over het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen⁶⁰. De Vlaamse Regering had dit ontwerpbeleidsplan voor advies voorgelegd aan meerdere strategische adviesraden en gaf via een openbaar onderzoek iedereen de mogelijkheid om te reageren op de ontwerp teksten. De MORA hield in zijn advies rekening met alle adviezen en de resultaten uit het openbaar onderzoek.

De MORA gaf aan dat de grootste uitdaging van het Mobiliteitsplan is om aan te geven hoe het mobiliteitssysteem kan gewapend worden voor de uitdagingen van de toekomst. Het advies bevat de beleidsuitdagingen die de MORA als meest urgent ziet. Eén van deze uitdagingen is het realiseren van het Pact 2020 met als doel economische en maatschappelijke welvaart creëren binnen een duurzaam kader.

MOBILITEITS PLAN VLAANDEREN

Specifiek voor mobiliteit⁶¹ gaat het dan onder meer over het verlagen van het aantal afgelegde kilometer per persoon in het woon-werkverkeer en de streefcijfers voor een modale verdeling in het woon-werkverkeer waarbij 40% van de verplaatsingen gebeuren via collectief vervoer, waaronder openbaar vervoer, per fiets of te voet.

6.2 ADVIES BELEIDSBRIEF MOW 2015-2016

In deze nota is de inhoud van de Beleidsbrief MOW 2015-2016, als uitwerking van de Beleidsnota 2014-2019, al eerder besproken. Op 20 november 2015 formuleerde de MORA zijn advies⁶² over dit beleidsdocument. Specifiek over het woon-werkverkeer heeft de MORA de volgende aanbevelingen geformuleerd.

De MORA vindt het positief dat de beleidsbrief inzake personenvervoer focust op woon-werkverkeer en de bereikbaarheid van tewerkstellingsplaatsen. Omdat deze voor de MORA prioritaire thema's zijn, formuleert hij hierover enkele voorstellen. Deze gaan specifiek over het Pendelfonds, de shuttlediensten en de structurele aanpak. Naast deze thema's komen ook thema's als basisbereikbaarheid, infrastructuur,... aan bod in het advies.

60 MORA, 2014, [Advies ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen](#), 28 februari 2014.

61 Doelstelling 16: In 2020 heeft Vlaanderen een verkeers- en vervoerssysteem dat tot de performantste van Europa behoort. Hiervoor wordt comodaliteit, ondersteund door een gericht locatiebeleid en door het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer en Privé-Vervoer) als hoeksteen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid toegepast, zodanig dat vanuit economisch, sociaal, ecologisch en logistiek oogpunt de meest optimale modus wordt ingezet. We zorgen dat we voldoen aan de milieudoelstellingen die andere Europese landen ook dienen te bereiken tegen 2020. Investerings in verkeers- en vervoerssystemen worden beleidsmatig ondersteund door een sociaaleconomische evaluatie en een Vlaamse bereikbaarheidsmonitor. Tegen 2020 is Vlaanderen één van de beste Europese regio's op het gebied van verkeersveiligheid, zowel uitgedrukt in functie van het aantal doden en zwaargewonde verkeersslachtoffers per miljoen afgelegde kilometers als per miljoen inwoners. Ten opzichte van de objectieven in het Vlaamse verkeersveiligheidsplan, te realiseren tegen 2015, wordt een daling van 20% op de dodelijke slachtoffers en 25% op de zwaargewonde slachtoffers gerealiseerd in 2020. Het aantal afgelegde km per persoon in het woon-werkverkeer per auto wordt drastisch verlaagd. 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.

62 MORA, 2015, [Advies Beleidsbrief MOW 2015-2016](#), 20 november 2015.



PENDELFONDS

De MORA wil graag het debat aangaan met de minister over de beoogde doelstelling van het aan te passen Pendelfonds. Het Pendelfonds is voor het mobiliteitsmiddenveld een belangrijk Vlaams beleidsinstrument ter verduurzaming van het woon-werkverkeer. Het dagelijks bestuur van de SERV hechtte op 4 juni 2014 zijn goedkeuring aan de consensusnota waarin de sociale partners aangeven dat zij het Pendelfonds wensen te behouden als instrument om duurzame woon-werkmobiliteitsprojecten te financieren. In deze nota zijn een aantal voorstellen opgenomen om de verdere werking van het Pendelfonds en de begeleidingscommissie eenvoudiger en strategischer te maken.

Voor de MORA moeten onder meer pendelfondspromerjecten met experimentele actiemaatregelen zoals mobiliteitsbudgetten en bedrijfsvervoerplannen voorrang krijgen omdat zij draagvlak kunnen creëren voor een toekomstig beleid. De doelstelling van het Pendelfonds moet zijn om op basis van de bedrijfslocatie de juiste maatregelen voorop te stellen.

SHUTTLEDIENSTEN

De MORA stelde in zijn advies basisbereikbaarheid van april 2015 dat de conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid onder andere maximaal moet tegemoetkomen aan de ontsluiting van, al dan niet moeilijk bereikbare tewerkstellingsplaatsen. Volgens de MORA dient de Vlaamse overheid de bereikbaarheid van tewerkstellingsplaatsen te garanderen door nieuwe tewerkstellingsplaatsen in te plannen nabij knooppunten van openbaar vervoer en te voorzien in openbaar vervoer dat bestaande werklocaties maximaal ontsluit. Voor de MORA bestaat de kern van dit openbaar vervoer uit het geregeld vervoer met trein, metro, tram en bus, dat waar nodig, kan worden aangevuld met shuttle-diensten.

De ontsluiting van moeilijk bereikbare bedrijventerreinen is een prioriteit voor de MORA. Het is op basis van de beleidsbrief en de begroting onduidelijk voor de MORA op basis van welke criteria deze shuttle-initiatieven zullen geëvalueerd worden en hoeveel middelen daarvoor worden gereserveerd. De MORA wenst dan ook graag het debat aan te gaan met de minister van Mobiliteit over de evaluatie van de huidige shuttlediensten en over de vooropgestelde definitie, de beoogde doelstellingen, de financiering en randvoorwaarden van mogelijk nieuwe shuttlediensten.

STRUCTURELE AANPAK

De verduurzaming van het woon-werkverkeer vraagt volgens de MORA niet enkel om maatregelen die inzetten op een modal shift op korte termijn, maar vraagt daarnaast ook om een structurele langetermijnaanpak die inzet op een blijvende mental shift bij werkgevers en werknemers.

6.3 ADVIES VISIE 2050

Ook in zijn advies over de Visie 2050⁶³ van 30 november 2015 geeft de MORA aan dat het langetermijnbeleid moet inzetten op het personenvervoer met focus op het woon-werkverkeer.

De Visie 2050 richt zich niet op specifieke verplaatsingsmotieven, maar als men een mental shift wil creëren is het belangrijk om hiermee rekening te houden. Een gebruiker stelt voor elk verplaatsingsmotief andere eisen aan zijn mobiliteit en vraagt daarom telkens een specifieke aanpak.

Specifiek voor woon-werkverkeer vraagt de MORA om op korte termijn het concept basisbereikbaarheid te concretiseren. Op langere termijn moeten de ruimtelijke ordening en het mobiliteitssysteem zijn uitgebouwd volgens het principe van transit oriented development (TOD). Ook dit vraagt om nu reeds te starten met de transitie naar een nieuw systeem.

63 MORA, 2015, [Advies Visie 2050](#), 30 november 2015.



6.4 ADVIES BASISBEREIKBAARHEID

Op 26 februari 2016 formuleerde de MORA zijn advies⁶⁴ over de conceptnota basisbereikbaarheid. Met zijn advies⁶⁵ van 21 april 2015 had de MORA al een eerste maatschappelijke visie op de conceptualisering van basisbereikbaarheid gegeven.

In het Regeerakkoord 2014-2019 gaf de Vlaamse Regering aan dat ze een meer vraaggestuurd openbaar vervoersaanbod wil realiseren en daarom het concept van basismobiliteit wil omvormen tot basisbereikbaarheid. Na een bespreking in het Vlaams Parlement en een eerste advies op eigen initiatief van de MORA stelde de minister bevoegd voor mobiliteit een conceptnota Basisbereikbaarheid op.

De MORA beklemtoont dat basisbereikbaarheid meer moet zijn dan een openbaar vervoersmodel. Basisbereikbaarheid gaat over welke bestemmingen en activiteiten iemand kan bereiken. Het is dus belangrijk dat het concept ervoor zorgt dat functies bereikbaar worden:

- bereikbaarheid van bestemmingen met economische functies zoals plaatsen van tewerkstelling;
- bereikbaarheid van bestemmingen met publieke en commerciële functies zoals onderwijsinstellingen, gezondheidsinstellingen, administratieve centra, gemeentehuizen, banken, bibliotheken en winkels;
- bereikbaarheid van bestemmingen met sociaal-culturele functies zoals het verenigingsleven, vrienden en familie, plaatsen van cultuur, sport en ontspanning.

De overheid kan de bereikbaarheid garanderen door:

- een ruimtelijk beleid te voeren 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 nabij knooppunten van openbaar vervoer;
- een bestemmingsgericht mobiliteitssysteem in te voeren dat duurzame verplaatsingen te voet, met de fiets en met 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 netwerk van trein, metro, tram en bus dat inzet op verknoopte en hoogwaardige corridors die frequent worden bediend.

De MORA geeft aan dat woonzones in functie van de bereikbaarheidsbehoeften van de gebruikers op een kwalitatieve manier ontsloten worden naar de aantrekkingspolen. Bereikbaarheid van economische functies is belangrijk, maar in zijn advies vraagt de MORA ook aandacht voor de andere functies.



64 MORA, 2016, [Advies conceptnota basisbereikbaarheid](#), 29 maart 2016.

65 MORA, 2015, [Advies basisbereikbaarheid, Maatschappelijke visie op de conceptualisering van basisbereikbaarheid](#), 21 april 2015.



6.5 ADVIES KLIMAATCOMMISSIE

Op 3 juni 2016 keurde de Mobiliteitsraad zijn advies⁶⁶ aan de bijzondere Klimaatcommissie van het Vlaams Parlement goed. De Klimaatcommissie had de Mobiliteitsraad een aantal vragen voorgelegd over de wijze waarop de MORA voorstelt om de klimaatdoelstellingen te halen.

In zijn advies geeft de raad aan dat om gunstige klimaat-effecten te hebben binnen de sector van mobiliteit en verkeer gelijktijdig moet gestreefd worden naar:

- het beheersen van de afgelegde kilometers;
- het beperken van de emissies;
- het beperken van de verkeersgeneratie.

Om deze effecten na te streven is een integraal beleid nodig dat een trendbreuk creëert in de huidige mobiliteitstrends. In zijn advies werkt de MORA vier prioritaire maatregelen uit. Eén van deze maatregelen is het verduurzamen van het woon-werkverkeer.

De MORA stelt dat de verduurzaming van het woon-werkverkeer substantieel kan bijdragen aan het verlagen van de dagelijkse broeikasgasemissies. Om deze verduurzaming te ondersteunen moet de Vlaamse overheid inzetten op een breed maatregelenpakket. Volgens de MORA moet de Vlaamse overheid, naast maatregelen die inzetten op een modal shift op korte termijn, streven naar een blijvende mental shift bij werkgevers en werknemers richting een verduurzaming van de dagelijkse vervoerstrategieën. Naast een verhoging van de impact van het Pendelfonds ziet de MORA het mobiliteitsbudget als belangrijk instrument naar een meer multimodale en duurzame woon-werkmobiliteit.

De MORA stelt vast dat het niet eenvoudig is om bedrijven minder te doen kiezen voor bedrijfswagens. Binnen de Mobiliteitsraad zijn bedrijfs- en salariswagens nog onderwerp van debat dat niet los gezien kan worden van de loonkostdiscussie, het sociaal overleg en andere maatregelen die een verduurzaming van het verplaatsingsgedrag moeten verwezenlijken.

6.6 ADVIES TELEWERKEN EN MOBILITEIT

Op vraag van de toenmalige minister bevoegd voor mobiliteit heeft de MORA op 30 maart 2012 een advies⁶⁷ uitgebracht over telewerken en mobiliteit.

De MORA geeft aan dat telewerken mobiliteitsbaten zou kunnen genereren door de vermeden pendelverplaatsing op telewerkdagen. Een studie van de VUB uit 2011 geeft wel aan dat 13% van de thuiswerkers tijdens de thuiswerkdag de auto wel gebruiken voor andere en kortere verplaatsingen dan deze op een gewone werkdag. Door telewerken verder uit te breiden kan een aanzienlijke bijdrage geleverd worden aan het verduurzamen van het woon-werkverkeer.

Maatregelen omtrent telewerken vallen vaak buiten de bevoegdheid van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Om het aantal telewerkers te verhogen is er nood aan een multidisciplinair beleid en een aanpak die doelgroepgericht en gedifferentieerd is volgens de sector en de grootte van de ondernemingen en organisaties.

De SERV organiseerde op 19 mei 2014 een ronde tafel over 'het nieuwe werken' en telewerken waarbij alle thema's en aandachtspunten uit het MORA-advies met alle betrokkenen werden overlopen.



66 MORA, 2016, [Advies aan de bijzondere Klimaatcommissie van het Vlaams Parlement](#), 3 juni 2016.

67 MORA, 2012, [Advies Telewerken en Mobiliteit](#), 30 maart 2012.



Hoofdstuk 5

Inspiratie voor Vlaanderen: enkele voorbeelden uit het buitenland

In het buitenland worden veel projecten opgestart om de mobiliteitssystemen te verduurzamen. Veelal wordt de verduurzaming van het woon-werkverkeer opgenomen in een breder beleidskader dat vaak gelinkt is aan klimaatbeleid, volksgezondheid of ruimtelijke planning. Vooral in de steden en verstedelijkte regio's groeit de nood om het gebruik van individueel autoverkeer te ontmoedigen. Onder de noemer 'mobiliteitsmanagement' worden projecten opgestart om het autogebruik te doen afnemen en de gewoonten en het gedrag van reizigers te wijzigen. De voorbeelden in dit hoofdstuk zijn afkomstig van twee koepelprojecten in een Europese context, namelijk EPOMM⁶⁸ en CIVITAS⁶⁹.

In 2004 werd het European Platform on Mobility Management (EPOMM) opgericht om de ontwikkeling van mobiliteitsmanagement in Europa te stimuleren, onder meer door uitwisseling van kennis en informatie. Hiervoor heeft EPOMM onder meer de European Mobility Management Monitor opgesteld die de stand van zaken in Europa m.b.t. mobiliteitsmanagement beschrijft.

In 2002 is het CIVITAS-initiatief ontstaan. Het voorziet in subsidies waarmee de Europese Commissie steden tracht aan te moedigen om grote stappen vooruit te zetten op weg naar een verduurzaming van de mobiliteit. Vaak ontbreekt het aan kennis over de te nemen maatregelen of aan goede voorbeelden. Europese steden kunnen intekenen op projectoproepen die door de Europese Commissie gelanceerd worden. Bedoeling is dat de steden vervolgens een partnerschap aangaan met andere Europese steden en een geïntegreerd pakket van maatregelen voorstellen ter verbetering en verduurzaming van de mobiliteit. Maatregelen die binnen het CIVITAS-initiatief werden ontplooid, omvatten onder meer de aanleg van fietspaden, de introductie van lage emissiezones, verkeersveiligheidscampagnes, fiets- en autodeelsystemen en het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische wagens. Het CIVITAS-project toont aan dat vooral de steden op zoek zijn naar structurele oplossingen voor het mobiliteitsprobleem. Gemeenten en stedelijke regio's kunnen mobiliteitsmanagement vaak zeer goed inbedden in het lokaal beleid (cfr. Velo in Antwerpen).

68 <http://www.epomm.eu>

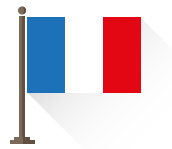
69 <http://www.civitas.eu>



In dit verslag beperken we ons tot een aantal voorbeelden die uit deze Europese projecten naar voren komen en die als inspiratie kunnen dienen voor het Vlaamse beleid. Een exhaustief overzicht van deze projecten, valt buiten het opzet van het mobiliteitsverslag, maar kan teruggevonden worden op de websites van EPOMM en CIVITAS.

Als men de projecten in onze buurlanden en Europa analyseert kan men verschillende strategieën onderscheiden:

- Werken met beleidsmaatregelen en wetgeving waarbij vertrokken wordt van een nationaal of regionaal beleidsplan dat projecten en voorstellen rond mobiliteitsmanagement bevat.
- Het inzetten van prijsmaatregelen om de mobiliteit te sturen. Dit gebeurt slechts in een beperkt aantal landen. Verschillende landen zetten wel in op fiscale maatregelen om bepaalde vormen van vervoer te bevorderen. Bijvoorbeeld door fiscale vrijstelling voor het openbaar vervoer, verhoogde aftrek voor fiets of bedrijfsfiets of elektrische voertuigen.
- Inzetten op bewustmakingscampagnes en promotie. Zo zijn er verschillende landen die promotiecampagnes opzetten om meer te fietsen, te voet te gaan of het openbaar vervoer te nemen.



FRANKRIJK

Sinds enkele jaren is er in Frankrijk één ministerie voor Ecologie, Duurzame ontwikkeling, Mobiliteit en Huisvesting. Het beleid is 'top-down' via wetten en regels waarvan de wet 'Grenelle' één van de bekendste is. Zo moeten steden met meer dan 100.000 inwoners een duurzaam mobiliteitsplan hebben dat beschrijft hoe om te gaan met verkeer, openbaar vervoer, lopen, fietsen, carpoolen, bewustwording en mobiliteitsmanagement. De openbare vervoersautoriteiten spelen een hoofdrol bij die mobiliteitsplannen. Zij nemen vaak de rol op van 'duurzame-mobiliteitsautoriteiten' en organiseren alles rond parkeren, lopen en fietsen. De Mobiliteitsinformatiecentra die worden opgericht zijn erg succesvol. Steden met meer dan 250.000 inwoners moeten óók een plan hebben voor minder vervuiling en betere luchtkwaliteit. Om die reden stimuleren diverse regio's mobiliteitsmanagement voor bedrijven. In enkele regio's zijn mobiliteitsplannen zelfs verplicht.

De Franse aanpak heeft geleid tot veel prestigieuze projecten: tramlijnen, leenfietsen en deelauto-projecten. De openbare ruimte in Frankrijk wordt steeds meer vrijgemaakt voor fietsers, voetgangers en groen. Zo was Lyon de eerste stad met moderne fietsverhuur. Dit project heeft deelfietsen op de kaart gezet. Het project 'Rhône-oeveren' heeft het parkeerterrein ondergronds gebracht ten voordele van ruimte voor voetgangers en fietsers. Dit heeft een nieuwe stedelijke dynamiek tot stand gebracht.

In tien jaar tijd verminderde de stad Lyon het aantal autoritten met 20 procent. Daarvoor investeerde de stad fors in openbaar vervoer en fietsverhuur. Ook kwam er een strikt parkeerbeleid. Nu hebben openbaar vervoer, fietsers en voetgangers voorrang op het autoverkeer. Er kwamen nieuwe openbare vervoerlijnen en er werd geïnvesteerd in nieuw materieel en P+R terreinen aan de rand van de stad. Hiermee wou de stad Lyon de automobilisten een aantrekkelijk alternatief aanbieden.





ZWITSERLAND

Het openbaar vervoer in Zwitserland is uitstekend: een efficiënt spoornet en ruimtelijke ontwikkelingen langs openbare vervoerassen in de steden. Vanwege de bergen moet Zwitserland efficiënt omspringen met de schaarse vlakke ruimte.

Zwitserland maakt verregaand gebruik van belastingwetten om de keuze voor het openbaar vervoer in de hand te werken. Het ruimtelijke beleid is er streng en bevat prikkels voor mobiliteitsmanagement. Het vaak strenge planningsbeleid is erg effectief.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is mobiliteitsmanagement direct een onderwerp door bij ontwikkelingen parkeernormen te koppelen aan een bouwvergunning.

- In een 'masterplan' mobiliteit werden allerlei maatregelen opgenomen om het individueel autoverkeer te laten afnemen.
- De installatie van fietsstallingen gekoppeld aan fietswegen, verhuur en promotie van fietsen in bedrijven en bij werknemers en de aanleg van aantrekkelijke publieke ruimten.

Het voorbeeld 'Better Bankside' toonde aan dat een goede marketing een belangrijke bijdrage kan leveren voor succes en leidt tot structurele gedragswijzigingen, en is inmiddels verder verspreid over andere bedrijfslocaties rond Londen.



OOSTENRIJK

Het Oostenrijkse programma 'Klima:aktiv' geeft aan hoe je met promotie en bewustmaking sterke resultaten kan neerzetten. Het programma wordt uitgevoerd door het ministerie van Landbouw, Bosbouw, Milieu en Water en introduceert en stimuleert klimaatvriendelijke diensten.

'Klima:aktiv mobil' motiveert en ondersteunt partijen in de verkeerssector om maatregelen te nemen die de uitstoot van broeikasgassen tegengaan. Klima:aktiv telt 600 partners: bedrijven, gemeenten, toeristische bedrijven, vastgoedontwikkelaars en scholen. Het programma heeft in vier jaar tijd indrukwekkende resultaten opgeleverd. Per jaar is er 300.000 ton CO2 minder uitgestoten dankzij alle mobiliteitsprojecten. Volgens een berekening leidde een investering van 5,3 miljoen euro in klima.aktiv mobil tot 53 miljoen investeringen door het bedrijfsleven.



GROOT-BRITANNIË

Ook in Groot-Brittannië is mobiliteit een thema bij nieuwe bouwplannen. Nationaal werd het 'Smarter Choices programma' van het Department for Transport gelanceerd dat experimentele projecten opzet. Verder is er de ontwikkeling richting Local Travel Plan Networks waar bedrijventereinen en kantorenparken met de hulp van een mobiliteitsmakelaar een actieplan ontwikkelen.

Een ander voorbeeld is 'Better Bankside', een bedrijveninvesteringzone aan de zuidoever van de Thames. De gevestigde bedrijven betalen mee aan een fonds dat dient om de kwaliteit en de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren. Dit gebeurt door verschillende maatregelen:





NEDERLAND

De Nederlandse regering heeft de laatste jaren hoog ingezet op capaciteitsverhoging van het wegennet en het openbaar vervoer, maar zet reeds geruime tijd ook in op mobiliteitsmanagement. Onder druk van het groeiende fileprobleem in de jaren '90 verklaarden honderd CEO's dat zij willen helpen de problemen te verminderen. Het rapport 'Benutten naast Bouwen' geeft aan dat investeringen in mobiliteitsmanagement effectiever en tot tien keer goedkoper zijn dan investeringen in infrastructuur⁶⁸. Opeenvolgende initiatieven rond mobiliteitsmanagement kennen een wisselend succes. Het afstappen van beprijzing als mobiliteitssturend instrument in 2005 heeft de noodzaak aan mobiliteitsmanagement vergroot. De Nederlandse initiatieven kenmerken zich veelal door een grote betrokkenheid van werkgevers en werknemers.

Inspirerend is de Verkeersonderneming die in 2008 werd opgericht door Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van Infrastructuur en Milieu/Rijkswaterstaat. Het doel van de Verkeersonderneming is het bereikbaar houden van Rotterdam door de weginfrastructuur slim te gebruiken en door werkgevers en werknemers slimmer te laten reizen en werken. De Verkeersonderneming werkt nauw samen met alle belanghebbenden in de regio en stimuleert onderlinge samenwerking.

Om tot een bewustmaking te komen werd het beloningsproject 'Wild! Van de Spits' opgestart. Het idee hierachter was dat de deelnemers na de beloningsperiode de spits zouden blijven mijden. Met bijna 6.000 spitsmijdingen per dag is dit een erg succesvol project geworden.

In Rotterdam is men op zoek gegaan naar nieuwe samenwerkingsvormen waarbij private ondernemingen werkbare en rendabele oplossingen konden aanbieden voor het maatschappelijke probleem congestie. Zo ontstond de Marktplaats voor Mobiliteit.

Twee aanbestedingen leverden 34 diensten op die reizigers een alternatief aanbieden voor het autobuik in de spits. Deze diensten helpen pendelaars om op een slimme manier naar het werk te reizen. Diensten op basis van een businesscase, die vaak niet werden voorgefinancierd en waarbij het ondernemersrisico gedragen werd in partnership met de Verkeersonderneming. Op dit moment worden hierdoor een 3000 spitsmijdingen gerealiseerd.

De aangehaalde voorbeelden tonen zeker aan dat structurele campagnes voor aanpassing van reiskeuze voor woon-werkverkeer kunnen leiden tot structurele verandering van gedrag en dat de rol van nationale en regionale overheden in het aanzetten tot gedragsverandering niet te onderschatten valt.

68 Nederland heeft echter, naast mobiliteitsmanagement, ook sterk ingezet op infrastructuur.



AFKORTINGENLIJST

ADSEI	Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie
BFF	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
BHG	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
CEF	connecting Europe facility
CIVITAS	City, Vitality and Sustainability
CNAMTS	Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés = ziekenfonds voor werknemers
DGSIE	Direction générale Statistique et Information économique = Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI)
ECMM	executive comité van ministers van Mobiliteit
EPOMM	European Platform on Mobility Management = Europees Platform voor Mobiliteitsmanagement
FAO	Fonds voor arbeidsongevallen
FOD	federale overheidsdienst
GEN	Gewestelijk Expresnet
IMOB	Instituut voor Mobiliteit
ISEW	index voor duurzame economische welvaart
ITS	intelligente transport systemen
KPI	Key Performance Indicators
MAIS	Maximum Abbreviated Injury Score
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MORA	Mobiliteitsraad
MOW	mobiliteit en openbare werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OESO	Organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen
PPS	publiek-private samenwerking



StatBel	statistieken & analyses van FOD Economie - Algemene Directie Statistiek
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
TEN-T	transeuropees transportnetwerk
TOD	transit oriented development
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
VRIND	Vlaamse Regionale Indicatoren
VVSG	Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten
WSE	Werk en sociale economie



BRONNEN KERNCIJFERS

Personenmobiliteit	Verkeerscentrum Vlaanderen, Promovia-model FOD Mobiliteit en Vervoer De Lijn Departement Kanselarij en Bestuur, Studiedienst Vlaamse Regering OVG Vlaanderen Febiac
Goederenmobiliteit	Promotie Binnenvaart Vlaanderen Departement Kanselarij en Bestuur, Studiedienst Vlaamse Regering Brussels Airport, Brutrends 2015 Vlaamse Havencommissie FOD Mobiliteit en Vervoer Verkeerscentrum Vlaanderen, Promovia-model Febiac
Effecten	Verkeerscentrum Vlaanderen - Verkeersindicatoren Vlaamse Milieumaatschappij, Milieurapport Vlaanderen NMBS De Lijn
Verkeersveiligheid	Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium BIVV - Verkeersveiligheidsbarometer Opgenomen targets: Mobiliteitsplan 2001, Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2008, Pact 2020, ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, ontwerp Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2016.
Omgeving	Statistics Belgium - Economie Nationale Bank van België – Regionale rekeningen Rijksdienst voor de Sociale Zekerheid – Loontrekkende tewerkstelling



LIJST MET FIGUREN

Aantal verkeersdoden	10
Aantal zwaargewonden	11
Figuur 1: Evolutie van het verkeer op het totale wegennet in Vlaanderen	14
Figuur 2: Evolutie van de voertuigverliesuren in Vlaanderen	14
Figuur 3: Spreiding van het verkeer in de tijd op autosnelwegen in Vlaanderen	15
Figuur 4: Aantal NMBS instappende reizigers voor een werkdag, een zaterdag en een zondag	15
Figuur 5: Opdeling van de werkgelegenheid in het BHG naar woonplaats	16
Figuur 6: Verkeersdichtheid tijdens de spitsuren op het wegennet en het spoorwegennet in België.	17
Figuur 7: Evolutie van de benuttingsgraad van het wegennet in het GEN-gebied	17
Figuur 8: Aandeel van de verschillende vervoermiddelen in het aantal reizigerskilometer in België woon-werk	18
Figuur 9: Leeftijdspiramide met werkzaamheidsgraad volgens geslacht (2013).	20
Figuur 10: Pendelbalans per gemeente in 2010 (inkomende pendel / uitgaande pendel)	22
Figuur 11: Solidariteitsbijdrage op het gebruik van een bedrijfsvoertuig	39
Figuur 12: Aandeel woon-werkverkeer derdebetaler in totaal aantal treinkaarten	43
Figuur 13: Verzadigingsgraad hoofdwegennet Vlaanderen 2015	47
Figuur 14: Modale verdeling woon-werkverkeer haven van Antwerpen (2014)	52
Figuur 15: Modale verdeling woon-werkverkeer Haven van Gent (2014)	54
Figuur 16: Modale verdeling woon-werkverkeer Haven van Zeebrugge (2014)	56
Figuur 17: Modale verdeling woon-werkverkeer Brussels Airport (2016)	58



LIJST MET TABELLEN

Tabel 1: Evolutie van het aantal reizigerskilometer in België volgens periode	19
Tabel 2: Modale verdeling woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen	24
Tabel 3: Analyse van de behandeling van de vervoersmodi in het woon-werkverkeer door de fiscus en sociale zekerheid, met impact op werkgever en werknemers	30
Tabel 4: Kostprijs woon-werkverkeer voor woon-werkafstand 10 km (20 km heen en terug) in euro.	35
Tabel 5: Kostprijs woon-werkverkeer voor woon-werkafstand 20 km (40 km heen en terug) in euro.	36
Tabel 6: Kostprijs woon-werkverkeer voor woon-werkafstand 50 km (100 km heen en terug) in euro	37
Tabel 7: Werkgeverstussenkomsten + vrijstellingen afkomstig uit de persoonlijke belastingaangiftes uitgedrukt in euro (2010-2013).	38
Tabel 8: Solidariteitsbijdragen naar hoofdzetel van de werkgever voor 2014 (in 1.000 euro)	39
Tabel 9: Federale fiscale uitgaven betreffende de terugbetaling van de reiskosten voor woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer, het gemeenschappelijk georganiseerd vervoer en de individuele wagen (inkomstenjaren 2010-2015) in miljoen euro	40
Tabel 10: Federale fiscale uitgaven als gevolg van de terugbetaling van de reiskosten voor woon-werkverplaatsingen, met het openbaar vervoer, het gemeenschappelijk georganiseerd vervoer en de individuele wagen in 2011 en 2013, opgesplitst per gewest.	40
Tabel 11: Derdebetalerssysteem tussen De Lijn en werkgevers tussen 2010 en 2015.	40
Tabel 12: Ontvangsten derdebetalerssysteem (DBS) 1 voor de Lijn (in euro)	41
Tabel 13: Ontvangsten DBS 1 (bedrijven voor hun werknemers) – opsplitsing privaat/publiek voor 2015.	41
Tabel 14: Ontvangsten derdebetalerssysteem (in euro) – Vlaamse overheid als werkgever voor haar werknemers	41
Tabel 15: Derdebetalersovereenkomsten NMBS (bedragen uitgedrukt in euro)	42
Tabel 16: Gemiddelde directe kosten van een bedrijf ten gevolge van een arbeidsongeval	45
Tabel 17: Tewerkstelling en toegevoegde waarde in de economische poorten	48
Tabel 18: Dienstregeling van de werknemers in de poorten	48
Tabel 19: Evolutie van de modale verdeling in het woon-werkverkeer (%).	49



Tabel 20: Modale verdeling woon werkverkeer in de economische poorten (%)	50
Tabel 21: Evolutie reizigers De Lijn naar, van en in de luchthavenregio	59
Tabel 22: Kredieten Pendelfonds	65
Tabel 23: Beleids- en betaalkredieten t.b.v. ondersteuning woon-werkverkeer	65
Tabel 24: Onderhoud en investeringen weginfrastructuur (VAK)	66
Tabel 25: Exploitatie- en investeringsdotatie De Lijn (excl. dotatie beschikbaarheidsvergoedingen)	66
Tabel 26: Modale verdeling van de woon-werkverkeerverplaatsingen	78
Tabel 27: Gemiddelde woon-werkafstand	79

