



## Fiche 5: Corona als kans voor meer eerlijke en duurzame mobiliteit in woon-werkverkeer

### 1 Vaststellingen en toekomstlessen

De afgelopen jaren nam het woon-werkverkeer enorm toe. Het aandeel auto schommelt al jaren onveranderd rond de 65%. Pendelaars zitten bijna altijd alleen in de wagen. Het treingebruik stagneert al jaren rond de 10%. Pendelaars sporen vooral naar steden. Metro, tram en bus bekoren steeds minder werknemers in Vlaanderen en Wallonië. Wel heeft de fiets de wind in de rug, vooral in Vlaanderen. Telewerk zat voor corona al in de lift, maar het was te beperkt voor een positieve mobiliteitsimpact.

Pendelverplaatsingen met de auto gebeurden voor corona vooral tijdens piekuren. De vermenging met woon-schoolverkeer zorgt voor congestie, luchtvervuiling, broeikasgassen en pendelstress. Fijn stof is verantwoordelijk voor heel wat vroegtijdige overlijdens.

Door de “lock-downmaatregelen” nam de pendelstromen plots af. De modal split verbeterde. Er zijn belangrijke lessen te trekken voor de mobiliteit tijdens en na corona.

- We leerden het onderscheid tussen een essentiële en een ongewenste pendelverplaatsing;
- We fietsten en wandelden meer ten koste van het openbaar vervoer en de auto. Een omgekeerde modal shift terug naar de auto kunnen we vermijden door te blijven telewerken en fietsen. Ook door meer ruimte te reserveren voor de fiets. Sommige steden en gemeenten zijn hiermee al begonnen;
- Het openbaar vervoer was niet meer veilig en liep leeg. De komende maanden zal de capaciteit van het openbaar vervoer nog tijdelijk beperkt blijven tot maximum 30% om het veilig te houden. Om vermenging met schoolverkeer te verminderen, gebeurt de pendel met het openbaar vervoer de komende tijd beter buiten de spits;
- Velen werkten verplicht vanuit het kot. Dit verplicht thuiswerk had een immens positief mobiliteitseffect. Files verdwenen, ook omdat we de essentiële pendelverplaatsingen meer deden buiten de spitsuren. Door verder massaal in te zetten op flexibele werktijden, meerdaags thuiswerk (ook op dinsdag en donderdag) en glijdende arbeidsuren kunnen we pieken in de spits structureel uitvlakken;
- Meer dan de helft van de bestedingen voor mobiliteit gaat nog altijd naar wegvervoer. Grote en dure wegprojecten, die al jaren aanslepen, kunnen beter heroverwogen worden vanuit een klimaat- en duurzaamheidsbril. Middelen voor mobiliteit kunnen beter verschoven worden naar actieve modi en openbaar vervoer.

### 2 Corona als kans

Het ACV wil de crisis ook aangrijpen om overheidsondersteuning voor woon-werkverkeer eerlijker te verdelen met nabijheid en duurzaamheid als centrale principes. Want er is een groot onevenwicht ontstaan in de overheidsondersteuning van werknemers met lage inkomens en werknemers met hoge inkomens. Twee groepen draaien deels zelf op voor hun woon-werkkosten;

(1) de pendelaars die de eigen wagen nodig hebben

(2) O.V. pendelaars die de kost van hun abonnement voorschieten, een gedeelte van de abonnementskost zelf betalen en bijna altijd zelf opdraaien voor kosten van het voor- en natransport tot aan de opstaphalte.

Daartegenover staan ongeveer 700.000 bestuurders die met gratis tankkaarten hun bedrijfswagen kunnen gebruiken voor woon-werkverplaatsingen én privéverplaatsingen.

- *Bedrijfswagens omschakelen naar mobiliteitsbudget*

Het systeem van bedrijfswagens moet rechtvaardiger en duurzamer. Dit vergt een mix aan federale maatregelen die stapsgewijs worden doorgevoerd. Zo kunnen werkgevers en werknemers hun verwachtingen en hun gedrag tijdig bijstellen. Op korte termijn zetten we in op de verplichte omschakeling van bedrijfswagens naar een mobiliteitsbudget. Waarbij we het aantal bedrijfswagens verminderen. En waarbij werknemers die toch blijven kiezen voor een budget met wagen, moeten kiezen voor een milieuvriendelijke bedrijfswagen. De elektrificatie van bedrijfswagens maken we zo een onderdeel van het mobiliteitsbudget. We starten ook met de vermindering van de aftrekmogelijkheden voor bedrijfswagen in de vennootschapsbelasting, het afschaffen van de tankkaart voor privégebruik en het aftoppen van het mobiliteitsbudget met wagen voor het gedeelte van de cataloguswaarde boven 40.000 euro.

De vrijgekomen middelen gebruiken we om fiets, O.V. en telewerk te ondersteunen en woon-werkkosten van alle werknemers beter te vergoeden.

- *Meer mobiliteitsrechten*

We willen een wettelijke verplichte fietsvergoeding op federaal niveau. Regio's moeten zorgen voor veel aangename fietsvoorzieningen op het werk en betere fietsroutes naar het werk. Om het openbaar vervoer na Corona uit het slop te krijgen, moeten de vier O.V. operatoren zorgen voor een betere bediening van werkzones en een betere tarief- en aanbodintegratie. We willen een verplichte derdebetalersregeling voor alle vormen van openbaar vervoer waarin de regio's ook bijdragen voor metro, tram en bus. Zo maken we kwalitatief en beter geïntegreerd openbaar vervoer kosteloos voor werknemers.

We willen verplicht sociaal overleg in bedrijven over de federale woon-werkdiagnostiek. We willen dat de regio's de uitvoering van sociaal overlegde bedrijfsvervoerplannen verplichten. We willen een beter arbeidsrechtelijk kader voor occasioneel en vast telewerk met correcte voorwaarden.

- *Een nieuw terugbetalingssysteem*

We willen een vast bedrag waarmee werknemers makkelijker kunnen wisselen tussen vervoerswijzen. Hiermee kunnen werknemers de kosten voor hun verplaatsingen zelf betalen ongeacht de vervoerswijze. Deze regeling moet onderdeel zijn van een nieuw sociaal pact. Dit nieuwe systeem komt naast de bestaande terugbetalingsregimes. Het richt zich op de grote groep werknemers die woon-werkkosten deels zelf betalen. Het biedt meer mogelijkheden om de dure eigen wagen vaker te wisselen voor combinaties van meer duurzame vervoersmiddelen. Het beloont ook werknemers die dicht bij het werk wonen.

Een ondoordachte kilometerheffing personenvervoer dreigt autoafhankelijke werknemers met vaste werktijden en lange pendelafstanden van de weg prijzen. Slechte shiften, slechte inplanting van bedrijven, versnipperde goederenstromen, het grote aantal bedrijfswagens en

emissiefraude zijn de echte structurele probleemveroorzakers van files en vervuiling. Niet de werknemer die de auto nodig heeft om te gaan werken. Een algemene heffing voor personenvervoer bestaat nog nergens in Europa. Daarom kan deze maar beter “klein” en “trapsgewijs” voorbereid worden, te beginnen met een uitbreiding van de bestaande heffing goederenvervoer naar kleine bestelwagens. Dat moet zorgen voor een meer efficiënte levering van pakjes en minder overlast in drukke woonkernen.

- *Infrastructuur herdenken*

We moeten grote wegenwerken in vraag stellen als ze niet bijdragen tot meer duurzaam personen- en goederenvervoer en dus het algemeen belang niet dienen. Wel moeten de federale en regionale overheden nu versneld geplande investeringen in de uitbouw en de vergroening van het openbaar vervoer gecoördineerd durven uitvoeren. Net zoals na de terreuraanslagen in 2015 zal het gebruik van het O.V. na deze crisis terug opveren. Deze productieve investeringen in groene economie zijn belangrijk. Ze ondersteunen op termijn een duurzame economie.