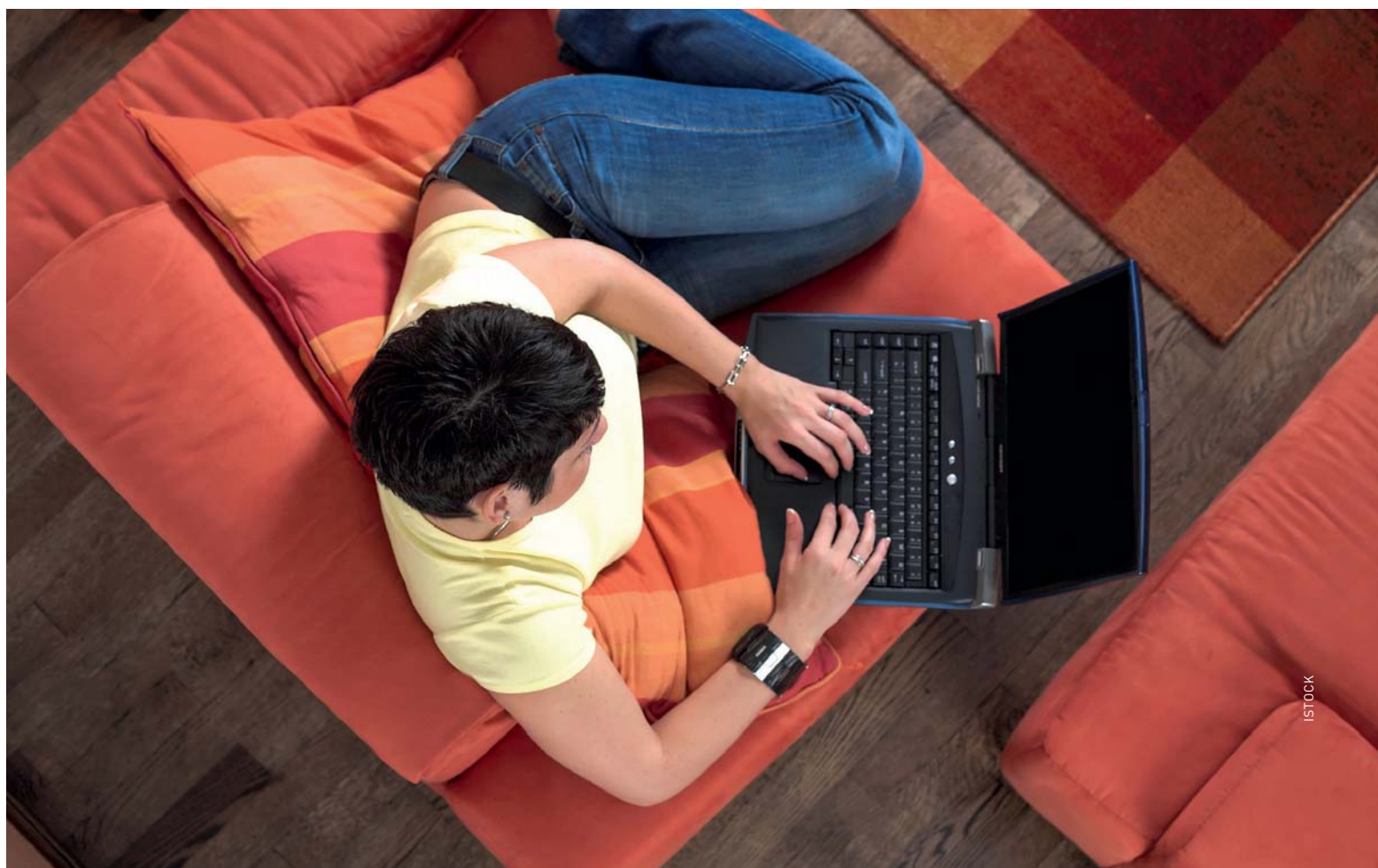


ALTERNATIEVEN | THUISWERKEN

Het 'nieuwe werken' wint aan belang

Een à twee uur rijden over een woon-werkverplaatsing die in normale omstandigheden slechts een halfuur van uw tijd zou vragen. Het is voor steeds meer werknemers dagelijkse kost. Een goede reden om over te schakelen op thuiswerk of satellietkantoren, redeneren almaar meer bedrijven. Want als we massaal gaan telewerken, verdwijnen de files als sneeuw voor de zon. Toch?

DOOR JOHANNA LAURENT



De Belgische files, een fenomeen. Onlangs werd er nog online een actie gelanceerd om ze als werelderfgoed te laten erkennen. 'Ze verdienen het om erkend te worden', klonk het in verschillende promofilmmpjes. 'Want ze brengen iedere dag duizenden chauffeurs samen in een beperkte ruimte waar de tijd lijkt stil te staan.'

Hoewel de actie in werkelijkheid een ludieke reclamecampagne van de NMBS was, sloeg de boodschap wel de nagel op de kop. We rijden onszelf vast in het verkeer en de situatie wordt alleen maar erger. In 2014 is het verkeer op de Vlaamse snelwegen nog maar eens met twee à drie procent toegenomen. Jaar na jaar wordt de verzadigingsgraad hoger, om van de economische kost nog maar te zwijgen. Zo wordt de prijs van een stilstaande vrachtwagen geschat op 36,37 euro per uur, een stilstaande personenwagen is goed voor een verlies van 10,58 euro per uur.

Gelukkig is er ook goed nieuws. Steeds meer bedrijven en instanties lijken zelf te beseffen dat het zo niet langer verder kan. Sinds een aantal jaren wint het 'nieuwe werken' aan populariteit. Thuiswerk, satellietkantoren, glijdende werktijden of het beoordelen van resultaten in plaats van aanwezigheid: niet alleen bij werkgevers, maar ook bij werknemers groeit de vraag naar nieuwe werkvormen. Telewerk biedt niet alleen economische voordelen of een betere balans tussen werk en privé, het kan ook een maatregel zijn om de mobiliteitsvraag te beheersen.

PENDELTijd INKORTEN

'In 2011 hebben we bij zes grote bedrijven uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest onderzocht wat de impact van telewerken is op onder meer mobiliteit', zegt Cathy Macharis, professor Duurzame Mobiliteit en Logistiek (Vrije Universiteit Brussel). 'Zowel vanuit het standpunt van de werknemers als de werkgevers bleek telewerk een heel positief verhaal. Er kan absoluut een belangrijke bijdrage geleverd worden aan het reduceren van de mobiliteitsproblemen. Zo zorgt telewerk – en ik bedoel daarmee zowel thuiswerk als werken in satellietkantoren – voor een duidelijke beperking van de autokilometers. We zien ook een verkorting van de pendeltijd en de drukke spitsuren worden ontlast.'

Vooraf bij wie effectief thuis werkt, is de impact het grootst. 'Omdat bij hen



Cathy Macharis, professor Duurzame Mobiliteit en Logistiek: 'Werknemers vinden 1 à 2 dagen telewerk per week voldoende.'

de pendelverplaatsing volledig wordt vermeden', aldus Macharis. 'Bij satellietkantoren zagen we tijdens ons onderzoek iets heel opmerkelijks. Heel wat werknemers die normaal gezien met de trein naar het werk gingen, namen plots de wagen als ze in een satellietkantoor gingen werken. Zij doen dus extra verplaatsingen met de wagen. Als we keken naar wat daar de reden voor was, dan bleek dat de verbinding naar het satellietkantoor vaak niet inbegrepen was in hun abonnement voor het openbaar vervoer. Daardoor moesten ze plots toch hun bedrijfswagen gebruiken, hoewel de satellietkantoren gemiddeld dichterbij huis lagen dan het hoofdkantoor.'

'Thuiswerk, satellietkantoren of glijdende werktijden geraken steeds meer ingeburgerd.'

Een tweede verrassende conclusie: wie thuis werkt, laat de wagen niet per definitie in de garage staan. Zo gebruikt dertien procent van de thuiswerkers overdag zijn auto om bijvoorbeeld boodschappen te doen. Kilometers die ze op een gewone werkdag niet zouden maken. 'Toch zijn de voordelen op vlak van congestie groter dan de nadelen. Die kleine verplaatsingen die plots extra gebeuren, wegen niet op tegen de nadelen van het dagelijkse pendelen.'

Als we telewerken, werken we dus idealiter allemaal van thuis uit en dat de hele tijd. Want thuiswerken, vraagt de minst mogelijke verplaatsing. 'Die redering klopt niet helemaal', nuanceert Macharis. 'Je moet ook rekening houden met het sociale aspect. Werknemers geven zelf aan dat ze 1 à 2 dagen telewerk per week voldoende vinden. Wie vaker thuis werkt, verliest sneller de band met het bedrijf, het groepsgevoel verdwijnt.'

Bovendien mogen we satellietkantoren ook niet zo snel afschrijven. 'We hebben specifiek bekeken waar satellietkantoren gevestigd zijn en die bleken over het algemeen zeer goed bereikbaar, ook via het openbaar vervoer. De vestigingen worden dus wel goed gekozen, maar het probleem zit hem in de stimulans om daar ook via het openbaar vervoer naartoe te gaan. Als iemand zelf een treinticket moet kopen om in een satellietkantoor te geraken, zal hij inderdaad sneller voor zijn gratis bedrijfswagen kiezen. Ons openbaar vervoer is niet flexibel genoeg. Treinabonnements gelden vaak maar op één vaste route, die van thuis naar het hoofdkantoor. Wat ook zou helpen, is om bedrijfswagens door mobiliteitsbudgetten te vervangen. Een veel flexibeler systeem, dat openbaar vervoer met fietsen en deelwagens combineert', aldus Macharis.

MINDER PARKEERPLAATSEN

Het mobiliteitsbudget als alternatief voor, of aanvulling op, de bedrijfswagens. Het schrappt de overstreden bedrijfswagens niet volledig, maar stimuleert wel om minder vaak de auto te gebruiken voor woon-werkverplaatsingen. Het is een systeem dat ook de nadelen van telewerk in een satellietkantoor kan compenseren. Dat het ook effectief resultaat oplevert, hebben een aantal grote bedrijven intussen al ondervonden. Energiebedrijf Electrabel is er daar een van.

'In 2011 is onze hoofdzetel naar de buurt van het Noordstation in Brussel verhuisd', zegt Geetha Keyaert, woordvoerder van Electrabel. 'Er waren maar 370 parkeerplaatsen voor 3000 werknemers. Een groot verschil met de oude locatie, waar er wel voor iedereen parkeerplaats was. We hebben toen beslist om van de nood een deugd te maken en een ambitieus mobiliteitsplan op te stellen.'

Dus kregen de werknemers van Electrabel de keuze: wie zijn parkeerplaats ►

ALTERNATIEVEN | THUISWERKEN

► opgaf, kreeg extra mobiliteitsbudget om aan duurzame alternatieven te besteden. Een abonnement op het openbaar vervoer, toegang tot de Brusselse stadsfietsen Villo!, de mogelijkheid tot auto-delen of een vaste parkeerplaats op een randparking of in de buurt van een treinstation. Wie wel een bedrijfswagen (nodig) had, kreeg een elektrisch model of eentje met een lage CO₂-uitstoot. Op termijn zullen ook auto's op aardgas aan dat aanbod toegevoegd worden. 'Sinds de invoering van ons nieuwe mobiliteitsplan komt 75 procent van onze werknemers met het openbaar vervoer naar het werk, tegenover 25 procent met de wagen', aldus Keyaert. 'In 2010 was dat nog omgekeerd: toen kwam 70 procent met de auto. We merken dat de mentaliteit van onze medewerkers mee veranderd is, mede door de jongeren in het bedrijf. Zij wonen vaak zelf in de stad en staan positiever tegenover andere mobiliteitsoplossingen.'

VAN DE RAND NAAR DE STAD

Andere mobiliteitsoplossingen. Dat is blijkbaar de échte oplossing. Want hoe rooskleurig de voordelen van meer thuiswerk ook zijn: het fileprobleem lossen we er niet mee op. Daar is het te complex voor. 'Telewerken is inderdaad maar een deel van de oplossing', concludeert ook Macharis. 'Veel heeft bijvoorbeeld te maken met ruimtelijke ordening. Er komen elke dag 350.000 pendelaars naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Vaak wonen die mensen in randgemeenten, waar het openbaar vervoer slechter geregeld is. Het Gewestelijk ExpresNet werkt nog niet en tramlijnen worden niet doorgetrokken van de ene regio naar de andere. Voor die mensen is het bijna noodzakelijk om met de wagen te gaan werken.'

Anderzijds zitten we ook met veel goederenvervoer. We willen een logistieke draaischijf zijn, wat fijn is, maar dat geeft nu eenmaal meer vrachtwagens op de weg. Door de trend van e-commerce zien we bovendien een grote stijging van kleinere pakketten, wat zich op de weg in meer kleine bestelwagens weerspiegelt. Door bepaalde trends in onze manier van leven en onze mobiliteit wordt de vraag naar vervoer steeds groter. Het is dat hele pakket dat we moeten oplossen.'

Een groeiende vraag naar vervoer, meer goederenverkeer, een slechte ruimtelijke ordening, te veel bedrijfswagens en openbaar vervoer dat niet op onze



Johan De Mol, professor van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit: 'De enige oplossing is resoluut kiezen voor verschillende vervoermodi.'

noden is afgestemd. Wie de pijnpunten opsomt, krijgt geen al te fraai lijstje.

'We zitten stilaan tegen onze limiet aan', zegt Johan De Mol, professor van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit

aan de Universiteit Gent. 'Onze weg heeft nu eenmaal een maximumcapaciteit. Als je een weg hebt van 100 meter en daar staan voor 110 meter auto's op dan krijg je nu eenmaal een file. Telewerken is een goed alternatief om woon-werkkilometers te vermijden, maar de impact op het verkeer is te beperkt. Het is een druppel op een hete plaat. Bovendien is het een mythe dat veel mensen van thuis uit kunnen werken. Een heel aantal beroepen kun je alleen maar op verplaatsing uitvoeren. Telewerk is geen structurele oplossing.'

De vraag die rest: hoe lossen we deze gigantische mobiliteitsknoop dan wel structureel op? 'Je kunt meer wegen gaan aanleggen, maar daar is in Vlaanderen geen plaats voor', aldus De Mol. 'De enige oplossing is: resoluut kiezen voor verschillende vervoermodi. Ten eerste kan er op vlak van goederenvervoer een groot deel van de weg naar het water en de sporen verplaatst worden. Ook steden moeten meer kiezen voor duurzame stadsdistributie.' Iets wat men in Hasselt al enkele jaren succesvol doet. Grote trucks worden uit de binnenstad geweerd, ecologische voertuigen en fietsen brengen goederen van



Telewerken is slechts een druppel op een hete plaat.

een centraal verzamelpunt buiten de stad naar de handelaars. 'In Gent bijvoorbeeld zou men veel meer langs het water moeten transporteren; de stad is doorgelicht met waterwegen en biedt enorme mogelijkheden. Doet men dit niet, dan komt de leefbaarheid echt in het gedrang. De mobiliteitsoplossing ligt nochtans in de stad. Naarmate men niet meer met de auto tot in het centrum kan rijden, zijn mensen verplicht om andere vervoermodi te gebruiken. Het overstappen op andere modi kan de klik worden waarmee de auto nog enkel een doelgerichte invulling krijgt. Die zal dan niet langer gebruikt worden voor de hoofdverplaatsing, maar enkel voor voor- en/of natransport.'

SNELLER WERK MAKEN VAN FIETSPADEN

Ook op vlak van personenvervoer ziet De Mol nog grote werkpunten. 'Er moet zwaar geïnvesteerd worden in fietsinfrastructuur. We worden wel aangespoord om meer te fietsen, maar de infrastructuur is dramatisch. Heel wat fietspaden stoppen bijvoorbeeld abrupt of de fietser wordt verplicht van een fietspad in enkele richting over te steken naar een fietspad met dubbele

richting. Een van mijn masterstudenten heeft het onlangs nog berekend: als men aan het tempo van vandaag fietspaden blijft aanleggen, dan is onze fietsinfrastructuur ten vroegste in 2040 in orde. Maar tegen dan zullen we wellicht de huidige fietspaden alweer moeten restaureren. Een zeer jammere zaak,

'Leasebedrijven zullen ook een mobiliteitsoplossing op maat aanbieden voor bedrijven en hun werknemers.'

want ik ben ervan overtuigd dat heel wat werknemers hun auto zullen laten staan als je ze bijvoorbeeld een elektrische fiets, veiligheid en goede doorstroming aanbiedt. Dat blijkt trouwens uit een VIM-project dat de Gentse universiteit onlangs uitvoerde. Werknemers willen wel een alternatief voor de auto gebruiken.' En ook ons openbaar vervoer is in hetzelfde bedje ziek. 'Daar zien we dezelfde problemen', zegt De Mol. 'Er is vandaag geen kwaliteitsvol alternatief voor de auto. Als ik de trein naar Brussel neem, dan zit ik als een haring in die wagon verpakt. Geen

wonder dat mensen de auto boven de trein verkiezen.'

De alternatieven voor de wagen moeten beter. Net zoals de fiscale tegemoetkoming. De verschillen in fiscaliteit tussen de vervoermodi moeten weggevoerd worden, zegt De Mol. 'Meer wenselijke modi moeten we fiscaal bevoordelen. Uit een enquête bleek vorig jaar dat 70 procent van de werknemers bij zijn bedrijfswagen een tankkaart krijgt die geldig is over heel België. 30 procent kreeg zelfs een tankkaart die in heel Europa gebruikt mag worden. Dat is niet langer aanvaardbaar. De bedrijven zullen wel volgen, want ook voor hen wordt het huidige kostenmodel stilaan onhoudbaar. Kijk naar het voorbeeld van Electrabel, waar beslist werd om naar een mobiliteitsbudget over te schakelen: zij weten ook waarom ze dat doen. En het is niet omdat het barmhartige Samaritanen zijn. Leasebedrijven zullen niet anders kunnen dan ook andere vervoermodi te leasen. Verschillende leasemaatschappijen zijn daar trouwens al actief mee bezig. Wel moeten eerst de drempels op het vlak van fiscaliteit, arbeidsreglementering en sociale zekerheid weggevoerd worden. Het mobiliteitsbudget is daarin het te gebruiken middel. Leasebedrijven zullen niet alleen auto's leasen, maar ook een mobiliteitsoplossing op maat aanbieden voor bedrijven en hun werknemers.'

Dat het anders kan, staat vast. Het bewijs wordt vlakbij huis, door onze Nederlandse burens, geleverd. Qua mobiliteits- en incidentmanagement lopen zij heel wat jaren voorop. 'Om maar een voorbeeld te geven: sinds 2008 hangen er informatieborden boven onze wegen', weet De Mol. 'In Nederland gebruikten ze die al in 2000. Het ergste is dat we die achterstand helemaal niet hoeven te hebben. Er zijn in België heel veel goede bedrijven die zulke innovatieve tools ontwikkelen, denk aan Be-mobile en Flow. Zij hebben een enorme output naar het buitenland, maar krijgen hier quasi niets verkocht. Willen we onze mobiliteitsproblemen oplossen, dan vraagt dat een investering, in de veiligheid en infrastructuur van de wegen. Maar onze overheden zetten die stap naar Intelligente Transport Systemen (ITS) te beperkt. Wel, als dat niet verandert, dan staan we over een aantal jaren helemaal vast. En de situatie dan nog opgelost krijgen, zal pas écht pijnlijk worden.' ■



'In Nederland gebruiken ze al informatieborden boven de wegen sinds 2000.'

BELGA IMAGES