

1. TOENEMENDE CONGESTIE IN EN ROND DE GROTE BELGISCHE STEDEN.

Brussel en Antwerpen zijn **wereldtop** als het over **tijdverlies in de file** gaat. Dat bevestigen uiteenlopende verkeersindicatoren, zoals de INRIX Traffic ScoreCard of de TomTom Traffic Index. De beide steden bevinden zich nu al bovenaan de lijsten en het aantal in de files verloren uren neemt elk jaar nog een beetje toe. In Antwerpen verliezen de automobilisten gemiddeld 34 minuten per dag. Dat is 30% meer dan voor het traject zonder files en 7% meer dan in 2008. In Brussel is het nog erger. **De automobilist verliest er gemiddeld 44 minuten per dag** en doet er 38% langer over dan de trajecttijd zonder verkeersproblemen. En ook daar wordt het elk jaar een beetje erger. Tijdens het spitsuur 's ochtends en 's avonds kan het tijdverlies bijna verdubbelen (tot +85%).

2. DE BELG VERPLAATST ZICH MEER DAN ZIJN EUROPESE BUREN.

Vergeleken met onze burens rijden wij Belgen jaarlijks gemiddeld **6% meer kilometers dan de Nederlanders** en **9% meer dan de Fransen** en dit terwijl de afstanden in ons land veel kleiner zijn [1]. Een Belg reist gemiddeld 22 km naar het werk terwijl dit voor een Fransman eerder 15 km bedraagt.[5].

3. TOENAME VAN HET AANTAL VERPLAAT-SINGEN TUSSEN NU EN 2030.

In zijn verslag uit 2015 gaat het Federaal planbureau, op basis van projecties omtrent de economische en demografische groei, uit van een jaarlijkse toename van 0,5% van het aantal verplaatsingen. Dat is omgerekend **een toename van het totale verplaatsingsvolume met 10% tussen 2012 en 2030**. Het personenvervoer zal in die periode stijgen met 11%. Voor wat betreft het goederenvervoer is die stijging nog ingrijpender: men verwacht een stijging met 45% ton-kilometers tegen 2030. Het aandeel van het goederenvervoer op de weg zal wellicht iets dalen (van 74% in 2012 naar 70% in 2030) maar zal nog steeds

van groot belang blijven. De toename van het aantal verplaatsingen zal niet alleen de congestie verhogen, maar zal tevens een invloed hebben op de commerciële snelheid tijdens de spits (daalt met 24%), en eveneens tijdens de daluren (-10%).[3]

4. WOON-WERKVERKEER EN VERPLAAT-SINGEN VAN EN NAAR SCHOOL ZEER GECON-CENTREERD IN DE TIJD.

De **meeste verplaatsingen gebeuren tijdens het spitsuur**, tussen 7 en 9 in de ochtend en tussen 15 en 18 uur 's avonds. Op schooldagen zijn de meeste van die verplaatsingen 'woon-werk' en 'woon-school' (65%) of begeleide verplaatsingen (15%) [2].

Het woon-werkverkeer is goed voor ongeveer 25% van het dagelijkse gemiddelde aan verreden kilometers, waarvan 2/3 tijdens spits [2].

5. DE AUTO BLIJFT NR. 1.

De auto **is voor de meeste verplaatsingen de populairste transportmodus van de Belgen**. 56% van de Belgen verplaatst zich met de auto naar het werk [4]. Het autogebruik varieert met de afgelegde afstand maar blijft dominant, zelfs voor korte verplaatsingen: **1 verplaatsing op 4 gebeurt met de auto, voor afstanden beneden de 5 km**, om te gaan werken (10%), professioneel (4%), iemand ophalen of wegbrengen (15%), vrijetijd (16%), shopping (43%), andere (12%) [4].

Toch neemt het aandeel van de auto af: -15% in 6 jaren, ten voordele van de fiets, die vandaag al **16% van de woon-werkverplaatsingen** uitmaakt. Dit is 10% meer dan in 2010 [4].

6. NAAR HET GEBRUIK VAN VERSCHILLENDE TRANSPORTMIDDELEN.

31% van de grote werkgevers in het Brussels Gewest laten het toe om de bedrijfswagen te combineren met één of meerdere vervoersmiddelen [15]. Deze tendens laat zich ook in het algemeen zien. De ene dag komt men met de fiets, dan weer met de wagen of een combinatie van beiden. Dit wordt wel eens inter- of multimodaliteit ge-

noemd. Het weerspiegelt onze groeiende flexibiliteit: we combineren de boodschappen of het afzetten van de kinderen met het rijden naar het werk. We doen enkele dagen per week aan thuiswerk of verleggen onze werkuren om de files te ontwijken. [2].

De nieuwe opkomende concepten MaaS (mobiliteit als dienst) bevestigen deze trend, waardoor het solo-gebruik van de auto wordt verminderd [6].

7. VERSCHILLENDE STRATEGIEËN VOOR DE INPLANTING VAN ONDERNEMINGEN.

De locatie van bedrijven heeft een rechtstreekse impact op de transportmodus die gebruikt zal worden om er te geraken: **het autogebruik schommelt tussen 25 en 85%**, naargelang de onderneming **wel of niet goed toegankelijk is met het openbaar vervoer** [7]. Een ander element is dat de toegankelijkheid van een terrein de economische aantrekkelijkheid beïnvloedt. Volgens een onderzoek van Agoria (2012) overwegen **7 op de 10 bedrijven** om Brussel te verlaten vanwege de (on)toegankelijkheid.

8. DE FIRMAWAGEN.

Met een firmawagen wordt bedoeld: **een auto die door de onderneming of de werkgever ter beschikking gesteld wordt van een werknemer, ook voor privédoeleinden**. We hebben het dus over twee categorieën van begunstigden: loontrekkenden ("de salariswagens") en bedrijfsleiders (met het statuut van zelfstandige) [8]. Een Brusselse studie schat het aantal ergens **tussen 550.000 en 670.000 voertuigen voor het hele land** (2015, waarvan **425.000 "salariswagens"**)¹, op een wagenpark van in totaal 5,7 mln. voertuigen (2016) [8] [9]. Doorheen de jaren, tussen 2007 en 2016 is **het aantal "salariswagens" met 56% gestegen terwijl de toename bij de privéwagens beperkt bleef tot 10%** [8].

¹ Het exacte aantal dat aan de definitie beantwoordt is niet gekend; het aantal « salariswagens » is wel bekend van de FOD Transport en Mobiliteit maar antwoorden op een deel van de definitie. In 2016, waren er zo'n 445.000 salariswagens.

Het Federaal Planbureau publiceerde in 2016 dat een bedrijfswagen **gemiddeld 6.000 km per jaar meer aflegt dan een privéwagen** [10], zonder dat we de motieven voor die bijkomende verplaatsingen kennen.

9. MOBILITEIT EN MILIEU.

De transportsector is de enige die nog een **toename van de uitstoot aan broeikasgassen laat noteren** (+28% in 2015 ten opzichte van 1990) [11] en daarnaast een belangrijke bron van fijn stof [12] die een rechtstreekse impact hebben op de volksgezondheid. Een studie van APHEKOM kwam voor het Brussels Gewest tot de conclusie dat de bewoners van de hoofdstad **7 maanden langer zouden leven** mochten de normen van de WHO gerespecteerd worden [13].

Echter, verschillende innovaties zien het daglicht om deze tendens te keren: properder brandstoffen, intelligente en autonome voertuigen, nieuwe voortbewegingstoestellen.

10. DE MAATSCHAPPELIJKE KOST VAN HET TRANSPORT (ONGEVALLEN EN VERKEERS-ONVEILIGHEID INBEGREPEN) IS TE HOOG.

We weten dat de manier waarop we ons verplaatsen (naar het werk, school, naar de sportclub of in onze vrijetijd) niet duurzaam is, zowel vanuit economisch, sociaal en milieuoogpunt. Uit recent onderzoek is gebleken dat de **maatschappelijke kost van het transport in België gewoonweg te hoog is en vaak veel hoger dan de reëel betaalde prijs**. Zo bedraagt de geschatte maatschappelijke kost voor een dieselwagen 21€/100km. De chauffeur van zo'n privé-diesel draagt daartoe maar 42% bij. De gebruiker van een vergelijkbare bedrijfswagen betaalt zelfs maar 21% [14].

De maatschappelijke kosten van het transport omvatten de rechtstreekse (aankoop, onderhoud, verzekering, busticket ...) maar ook de indirecte kosten (bijvoorbeeld luchtverontreiniging, klimaatopwarming, congestie, ongevallen en verkeersonveiligheid, lawaai, slijtage van de infrastructuur).

BRON

- [1] FOD Transport en Mobiliteit : kilometers afgelegd door Belgische voertuigen in het jaar 2014
https://mobilit.belgium.be/nl/nieuws/nieuwsberichten/2015/kilometers_afgelegd_door_belgische_voertuigen_het_jaar_2014
- [2] BELDAM 2010
- [3] Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030 - http://www.plan.be/admin/uploaded/201209171118270.For_Transport_1230_10201_N.pdf
- [4] Eerste resultaten – Monitor 2017
- [5] Etude nationale française 2013 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019022#graphique-figure5>
- [6] Pilote UbiGo, MaaSiFie, impact assessment, CEDR, 10-04-2017
- [7] FOD Transport en Mobiliteit – Diagnostiek
 woon-werkverkeer 2014 https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/final_report_nl_5.0.pdf
- [8] De netelige kwestie van het aantal bedrijfswagens in België – 2017 – Brussels Fact Sheets – Xavier May <https://brussels.revues.org/1533>
- [9] FOD Economie
- [10] Federaal Plan Bureau, fiscaal voordeel voor bedrijfswagens heeft een invloed op het Mobiliteitsgedrag - http://www.plan.be/admin/uploaded/201602241519400.PC_bedrijfswagens_20160224.pdf
- [11] climat.be – evolutie CO2eq per sector <http://www.climat.be/fr-be/changements-climatiques/en-belgique/emissions-belges/emissions-par-secteur>
- [12] ireceline.be - Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu www.irceline.be
- [13] APHEKOM – improving Knowledge and Communication for Decision Making on Air Pollution and Health in Europe 2008-2011 <http://www.respire-asso.org/wp-content/uploads/2011/03/201103-APHEKOM-SUMMARY-REPORT.pdf>
- [14] TML “Internalisering van externe kosten in Vlaanderen” , Feb 2017
- [15] Balans 2014 - bedrijfsvervoerplan – Leefmilieu Brussel