

CRB 2023-2160

20 sept.
2023

ADVIES

Het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen



Blijde Inkomstlaan 17-21 1040 Brussel
Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21 1040 Bruxelles
T 02 233 88 11
E mail@ccecrb.fgov.be
www.ccecrb.fgov.be

Inbehandelingneming

Om de klimaatdoelstellingen¹ die vastgelegd werden in het pakket “Fit for 55” en in de Europese klimaatwet te kunnen verwezenlijken, is het nodig een modal shift naar een duurzamere, multimodale mobiliteit te realiseren.

COVID-19 had een grote impact op ons mobiliteitsgedrag: het gebruik van de fiets (dat al een tijdje aan een opmars bezig was) kreeg een extra boost, terwijl het openbaarvervoergebruik in die periode een forse daling kende.

Het openbaarvervoergebruik groeit geleidelijk aan terug naar het niveau van voor de pandemie, maar aan het huidige groeitempo zal het openbaar vervoer – dat de ruggengraat vormt van een multimodaal mobiliteitssysteem – slechts een minimale bijdrage kunnen leveren aan de modal shift en zal deze laatste niet in de gewenste omvang gerealiseerd kunnen worden.

Via dit advies, dat op 20 september 2023 door de gemengde plenaire vergadering van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hieronder: de Raden) werd goedgekeurd, roepen de Raden de verschillende bevoegdheidsniveaus op om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen en bevelen ze daartoe een aantal maatregelen aan.

¹ De klimaatdoelstelling die werd vastgelegd in het pakket Fit for 55 = minstens 55% minder broeikasgasuitstoot tegen 2030. De klimaatdoelstelling die werd vastgelegd in de Europese klimaatwet = klimaatneutraliteit tegen 2050.

ADVIES

Om een duurzame modal shift te kunnen realiseren, is er nood aan een mix van duurzame volwaardige alternatieven voor de wagen (stappen, fietsen, het openbaar vervoer...) die aantrekkelijk zijn voor de mobiliteitsgebruiker en die hem een oplossing bieden voor al zijn verplaatsingen. Dat menig mobiliteitsgebruiker het openbaar vervoer nog niet als een valabel alternatief voor de wagen ziet, houdt volgens de Raden verband met de kwaliteit, die vaak als onbevredigend wordt beschouwd, en met de versnippering van het openbaarvervoeraanbod.

1 De kwaliteit van het openbaar vervoer verbeteren

Eenzijds noopt deze situatie tot een verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer: het moet beter met de stiptheid, de frequentie, de amplitude, de snelheid en het comfort van het openbaarvervoeraanbod en bovendien moet de infrastructuur die het mogelijk maakt om over te stappen van de ene op de andere modus (lees: de parkinginfrastructuur voor fietsen en auto's aan de stations en haltes van het openbaar vervoer) verder worden ontwikkeld.

2 Een optimaal werkend en beter geïntegreerd openbaarvervoersysteem uitwerken

Anderzijds vraagt deze situatie om de uitwerking van een optimaal werkend geïntegreerd openbaarvervoersysteem met naadloos op elkaar aansluitende netwerken van trein, bus, tram en metro, met op elkaar afgestemde dienstregelingen die met een zekere flexibiliteit worden toegepast om een maximaal aantal geslaagde aansluitingen tussen openbaarvervoermiddelen te garanderen, met ticket- en tariefintegratie en een geïntegreerde informatieverstrekking aan de reiziger².

Dat systeem moet geïntegreerd worden met andere mobiliteitsoplossingen zo dat een alomvattend mobiliteitssysteem ontstaat waarbij alle vormen van personenvervoer (stappen, trappen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, privéwagens) optimaal op elkaar

² Er moet worden opgemerkt dat, zelfs als de aansluitingen succesvol zijn, het belangrijk is om rekening te houden met de omgeving rond de haltes (lees: de specifieke tijden van scholen, fabrieken, logistieke centra enz.). Nemen we bijvoorbeeld een gebied met een of meer scholen, waarvan de lessen om 8.30 uur beginnen en die met de bus bereikbaar zijn via een station iets verderop. Als de trein om 8.10 uur op het station in kwestie aankomt en de bus die de reis naar de school verzorgt om 8.15 uur vertrekt en om 8.40 uur bij de school aankomt, dan is de aansluiting tussen de verschillende openbaarvervoermiddelen succesvol, maar voldoet ze niet aan de potentiële vraag van de gebruikers in het betreffende gebied.

afgestemd zijn en de mobiliteitsgebruiker vlot kan overstappen van het ene vervoermiddel op het andere.

3 Het openbaarvervoergebruik voor het woon-werkverkeer bevorderen

Naast de kwaliteit van het openbaar vervoer (zie punt 1) en het gebruiksgemak ervan via integratie (zie punt 2), heeft ook de prijs een invloed op de modale keuze van de mobiliteitsgebruiker. De sociale partners spelen in op het prijsaspect door in het kader van het sociaal overleg afspraken te maken over de financiële werkgevers- en werknemersbijdragen in de kosten van het woon-werkverkeer met het openbaar vervoer. In dit verband kan o.a. worden verwezen naar de cao nr. 19/9, die voorziet in een financiële bijdrage van de werkgevers in de prijs van het openbaarvervoergebruik van werknemers voor hun woon-werkverkeer, en naar (sub)sectorcao's die andere terugbetalingsmodaliteiten of de toepassing van het 80/20-derdebetalerssysteem kunnen voorschrijven. Dit is een systeem waarbij 80% van de abonnementsprijs voor rekening van de werkgever is, de resterende 20% ten laste van de overheid is en de werknemer kosteloos gebruik kan maken van zijn treinabonnement voor zijn woon-werkverkeer.

Het woon-werkverkeer vertegenwoordigt 19% van de personenverplaatsingen in België³. Zonder een verandering van de vervoergewoonten voor de woon-werkverplaatsingen in de richting van meer duurzaamheid / multimodaliteit, zal het onmogelijk zijn een echte modal shift te realiseren. Via het sociaal overleg zetten de sociale partners volop in op een duurzame modal shift in het woon-werkverkeer. Getuige daarvan zijn onder meer de in de NAR gesloten cao nr. 164 en de (sub)sector- en ondernemingscao's die voorzien in een tegemoetkoming van de werkgever voor de verplaatsingen per fiets van de werknemer tussen zijn woonplaats en zijn plaats van tewerkstelling.

In het woon-werksegment blijft het openbaarvervoergebruik beneden het niveau⁴ van voor de COVID-19-pandemie en zal meer dan één tandje hoger moeten worden geschakeld. Met behulp van een bijzondere opvolging (cijfers van de operatoren, resultaten van enquêtes...) zal dus bijzondere aandacht moeten uitgaan naar de

³ Bron: <https://mobilit.belgium.be/fr/publications/enquete-monitor-sur-la-mobilite-des-belges>, grafiek 9

⁴ Volgens de federale enquête woon-werkverkeer 2021-2022 is het gebruik van de trein in 2021 gedaald ten opzichte van 2017, voornamelijk voor de trajecten tussen 15 en 50 kilometer. Voor afstanden van meer dan 50 kilometer heeft de trein zijn positie versterkt. Het gebruik van de andere openbaarvervoermiddelen (metro, tram, bus) voor woon-werkverplaatsingen was in 2021 ook gedaald in Wallonië en Vlaanderen (in vergelijking met de enquête van 2017), maar steeg in Brussel.

ontwikkeling van deze situatie, die beïnvloed zou kunnen worden door bepaalde veranderingen, zoals het flexibel abonnement.

3.1 Het toepassingsgebied van het vrijwillig 80/20-derdebetalerssysteem uitbreiden

Conform de vraag van de Raden heeft de federale regering beslist om het toepassingsgebied van het vrijwillig 80/20-derdebetalerssysteem uit te breiden naar de flexibele abonnementen van de NMBS (die bedoeld zijn voor werknemers die afwisselend kantoor- en telewerk toepassen) en om het systeem te financieren met een open enveloppe⁵.

De Raden herhalen hun vraag om het vrijwillig 80/20-systeem - waarvoor thans enkel de (voltijdse en flexibele) abonnementen van de NMBS en de gecombineerde NMBS/MIVB-abonnementen in aanmerking komen - uit te breiden naar al de gecombineerde openbaarvervoerabonnementen, zodat ook de gecombineerde abonnementen NMBS/De Lijn en NMBS/TEC ervoor in aanmerking komen. Deze uitbreiding is een kans om het gebruik van het regionaal openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer op te krikken. In Wallonië en Vlaanderen maakt op dit moment minder dan 4% van de pendelaars gebruik van het aanbod van regionaal openbaar vervoer.

Het toepassingsgebied van het vrijwillig 80/20-systeem beperken tot enkel de abonnementen van de NMBS, zou volgens de Raden een stap achteruit betekenen voor de jobbereikbaarheid, de multimodaliteit en de realisatie van de modal shift. Om te komen tot een hogere werkzaamheidsgraad, moeten drempels naar werk weggewerkt worden en hefboomen naar werk versterkt. Een van de drempels en hefboomen is mobiliteit, en meer specifiek de bereikbaarheid van jobs. De door de Raden gevraagde uitbreiding zal immers de jobbereikbaarheid verbeteren voor werkenden en werkzoekenden die voor hun woon-werkverkeer gebruik kunnen maken van een combinatie van openbaarvervoermiddelen. Bovendien kan ze de geografische arbeidsmobiliteit tussen de gewesten vergroten en op die manier bijdragen tot een vermindering van de geografische mismatches op de arbeidsmarkt. Werk en openbaar vervoer zijn bevoegdheden van de federale en gewestelijke beleidsniveaus. De Raden vragen om gezamenlijk werk te maken van de ontsluiting van grote werkzones met openbaar vervoer. Dat kan onder meer door de bereikbaarheidspotentie van grote werkgebieden met openbaar vervoer te analyseren en waar nodig bijkomend te investeren in het aanbod en de verbetering van vervoerplanning.

⁵ Zie het op 20 juli 2021 door de ministerraad goedgekeurde [koninklijk besluit](#).

3.2 Het gebruik van het mobiliteitsbudget bevorderen

Vervolgens wijzen de Raden erop dat het mobiliteitsbudget⁶ via zijn pijler 2 “Duurzame mobiliteit” het openbaarvervoergebruik kan boosten. Ze vragen dan ook om het gebruik van het mobiliteitsbudget vanuit een oogpunt van duurzame mobiliteit te bevorderen. In dit opzicht is het ook belangrijk om het systeem te evalueren, teneinde na te gaan welke belemmeringen en obstakels overblijven na de uitvoering van de aanbevelingen die de Raden hebben geformuleerd in hun adviezen van 29 november 2022, en de mobility managers, die een grote kennis hebben van het terrein, hierbij te betrekken. Bovendien is de door hen voorgestelde vereenvoudiging van de berekeningsregels van het mobiliteitsbudget (zie advies CRB 2022-3051, NAR-advies nr. 2.328) belangrijk om het budget makkelijker te kunnen implementeren.

3.3 De combinatie “trein – fiets” faciliteren

Wanneer de trein met een ander vervoermiddel wordt gecombineerd, gaat het in 1 op de 3 gevallen om de fiets⁷. Dat aandeel kan volgens de Raden nog worden vergroot indien de combinatie “trein-fiets” gefaciliteerd wordt conform de aanbevelingen die ze formuleerden in hun adviezen van 29 juni 2021 (advies CRB 2021-2000, NAR-advies nr. 2.222) en van 20 september 2023⁸, nl. investeren in beveiligd fietsparkeren aan de stations en het aanbod van deelfietsen aan de stations verder uitbouwen.

⁶ Met een mobiliteitsbudget kunnen werknemers die over een bedrijfswagen beschikken of ervoor in aanmerking komen, kiezen voor verschillende duurzamere vervoermiddelen als alternatief voor of in aanvulling op een bedrijfswagen.

⁷ Bron: MONITOR-enquête over de mobiliteit van de Belgen (fod Mobiliteit en Vervoer, 2019). Volgens cijfers van de fod Mobiliteit en Vervoer afkomstig van de werknemersbevraging uit de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2021-2022, blijkt dat: 1 op de 3 werknemers de fiets gebruikt voor het voortraject van de trein in het kader van het woon-werkverkeer; 4% van de werknemers de fiets gebruikt voor het voortraject van de tram, bus en metro in het kader van het woon-werkverkeer; 1 op de 5 werknemers de fiets gebruikt voor het voortraject van het openbaar vervoer in het kader van het woon-werkverkeer.

⁸ Bedoeld wordt hier het CRB/NAR-advies dd. 20/09/2023 “Woon-werkverkeer per fiets: veiligheids- en welzijnsaspecten”(advies CRB 2023-2175, NAR Advies n° 2377).