



Position Paper

Thuis- en telewerk post-covid: kansen voor een meer duurzame mobiliteit.

Inhoudstabel

- 1. Inleiding “not back to normal” 3
- 2. Cijfers: effecten van telewerk op mobiliteit tijdens de coronacrisis 3
 - 2.1. Zet de trend tijdens de coronacrisis zich door in 2021?..... 5
- 3. Telewerk en mobiliteit post-covid 5
 - 3.1. Het ene telewerk is het andere niet..... 6
 - a. Flexibele werktijden..... 6
 - b. Co-working 7
 - c. Satellietkantoor 7
 - 3.2. Use cases 7
- 4. Tackelen van negatieve effecten 8
 - 4.1. Het congestiedilemma 8
 - 4.2. Het openbaarvervoerdilemma..... 9
 - 4.3. Het locatiedilemma..... 9
 - 4.4. Het fiscaal verloningsdilemma..... 9
- 5. Telewerk binnen een nieuw mobiliteitslandschap..... 10
- 6. Post-covid: lessen trekken en de stap zetten voorbij telewerk 11
- 7. Bronnen 12



1. INLEIDING “NOT BACK TO NORMAL”

Er komt stilaan licht aan het einde van de coronatunnel. In ons land gaan de besmettingscijfers de goede kant op en bijna 5 miljoen landgenoten kregen al minstens een eerste vaccin. Dat leidt ook tot een versoepeling van de regels. Sinds 9 juni mogen thuis- en telewerkers terug naar de werkvloer voor maximaal 1 terugkeermoment per week en vanaf 1 juli is telewerk nog enkel ‘aanbevolen’.

Maar dat betekent niet dat ondernemingen binnenkort per se terugkeren naar het oude normaal. Thuis- en telewerk geraakte door de coronacrisis versneld ingeburgerd bij veel werkgevers en ook werknemers ontdekten de voor- (en na)delen. Bevestigingen en onderzoek tonen aan dat de covid-pandemie een blijvend effect zal hebben op de arbeidsorganisatie binnen tal van ondernemingen. Dat zal ook voelbaar zijn in onze mobiliteit, op de wegen en in het openbaar vervoer.

Tijdens de lockdown waar zelfs een tijdje enkel essentiële verplaatsingen mogelijk waren, was het bijzonder rustig op onze wegen en in onze stads- en dorpskernen. In 2020 halveerde de filedruk (in vergelijking met 2019) en reed er 18% minder verkeer over onze snelwegen. Maar sinds de versoepeling van de maatregelen voor handel en horeca, trok het verkeer terug aan en ook de jongste weken lijkt het erop dat ons klassieke verplaatsingspatroon met bijhorende drukte op de weg zich herneemt. Hoe voorkomen we dat bij het verdwijnen van het verplichte telewerk iedereen terug massaal in de auto kruipt en we terug even lang in de file staan als voor de crisis? Wat kunnen werkgevers doen om de trend die tijdens de crisis is ingezet, vast te houden? En hoe kan telewerk een échte game changer zijn voor de transitie richting een veiliger en duurzamer mobiliteitssysteem?

2. CIJFERS: EFFECTEN VAN TELEWERK OP MOBILITEIT TIJDENS DE CORONACRISIS

De dagelijkse files kosten ons land tot 2% van het nationale BBP per jaar, zijn slecht voor onze economie en voor de (mentale) gezondheid van de Belgen. Meermaals wordt – zowel door

Vias als andere experts – thuis- en telewerk aangehaald als een deel van de oplossing voor ons congestieprobleem.

In 2019 werd 5% van het woon-werkverkeer vermeden door de 17% van de werknemers die minstens 1 dag per week telewerkten. Dat resulteerde in 7% minder afgelegde kilometers. Als het aantal telewerkers zou verdubbelen (dan komen we op het niveau van Nederland) dan zouden we elk jaar tot 7% van de woon-werkkilometers kunnen vermijden. In totaal zou er zo bijna 25 miljoen kilometer minder worden afgelegd op onze Belgische wegen. In de praktijk zou dat betekenen dat bijvoorbeeld de reistijd op de E40 tussen Ternat en Groot-Bijgaarden met ongeveer 8% wordt verkort en op de E411 tussen Terhulpen en het Leonardkruispunt met 12%.

De resultaten van de Nationale Telewerkenquête in 2020 gaven aan dat na het uitbreken van COVID19 45% van de mensen telewerkte, waarvan 22% fulltime (5 dagen/week). Bovendien is de bezettingsgraad van de werkplekken in heel België in het voorjaar (maart, april, mei 2020) met 43% gedaald na de aankondiging van de nationale lockdown en het verplichte thuiswerk. De grootste daling werd waargenomen in Brussel (52,5%), terwijl de impact in Vlaanderen (41%) en Wallonië (42%) ongeveer gelijkbleef¹.

Het verschil in reispatronen veroorzaakt door de verplichte lockdown en de grote reductie van het woon-werkverkeer was aanzienlijk. In België werden 65,4% minder verplaatsingen afgelegd, in Brussel bijna 70%. De gemiddelde lengte van de reis daalde van 24,4 km naar 15,8 km ten opzichte van 2019, met kleine verschillen tussen regio's. De afgelegde afstand daalde met 40,9% in Wallonië, in Vlaanderen met 34,8% en in Brussel met 47%.²

We bewogen over kortere afstand en minder vaak. Volgens gegevens van Facebook bleef in het voorjaar van 2020 34% van de Belgen voor het overgrote deel van de tijd thuis of binnen een zeer beperkte straal rond de woning. Die kortere afstanden zijn voor een grotere groep mensen haalbaarder te voet of met de fiets en brachten dan ook een aanzienlijke toename van stappers en trappers in de modal split met zich mee. Het aandeel te voet afgelegde kilometers in de modal split is in het voorjaar van 2020 meer dan verdubbeld ten opzichte van het jaar ervoor (5,8% vs. 12%). Niet-elektrisch fietsen steeg met 58,3% (van 3,4% naar 8%) in termen van gefietste km's en elektrisch fietsen met 67,2% (van 1,7% naar 5,2%).³

1. Bron: Google; referentieperiode 3 januari - 6 februari 2020
2. Maart april mei 2019 vs. 2020
3. Bron: Facebook; referentieperiode: 2 tot 29 februari 2020

Impact op autoverkeer

De gemiddelde reisafstand met de wagen daalde met 40% en er werden bijna 30% minder ritten afgelegd met de auto in vergelijking met dezelfde periode het jaar ervoor. Het patroon van gevraagde routeadviezen die via Apple Maps worden verzonden, weerspiegelt goed de wijzigingen die het modal split. Het aantal aanvragen voor een route met de wagen daalde in het voorjaar van 2020 (maart, april, mei) met 35% ten opzichte van een referentiedag het jaar voordien. Als gevolg hiervan heeft slechts 6,3 % van de bestuurders vertragingen in het verkeer ondervonden en zijn de veiligheidscijfers dramatisch verbeterd.

Dat veiligheidsvoordeel ten gevolge van telewerk blijkt duidelijk uit de evolutie van het aantal ongevallen in België tussen 2019 en 2020. Van de totale daling in ongevallen in 2020, is een kwart (25%) te situeren in de ochtendspits (tussen 7:00 en 10:00) terwijl in 2019 slechts 11% van de ongevallen in diezelfde ochtendspits plaatsvonden. Dat illustreert dat het grootste effect op ongevallen was waar te nemen in (vermeden) het woon-werkverkeer. Het grootste verschil in het aantal ongevallen ten opzichte van het jaar ervoor is ook zichtbaar in maart, april en november, maanden waarin telewerk vanuit de overheid werd verplicht voor vele sectoren. Die 3 maanden waren in 2020 goed voor 52% van de vermeden ongevallen.

Impact op het openbaar vervoer

Het effect van de coronacrisis en de opgelegde maatregelen was bijzonder groot voor het openbaar vervoer. Via Apple Maps werden in het voorjaar van 2020 (maart, april, mei) 55% minder route-aanvragen via het openbaar vervoer geregistreerd dan in het jaar voordien. Qua bezettingsgraad is de situatie in 2021 verbeterd ten opzichte van vorig jaar. Het significante verschil wordt echter nog steeds waargenomen in het hele land (gemiddeld -27%). De meest getroffen blijft Brussel (-36% in 2021 vs. -59% in 2020), gevolgd door Vlaanderen (-29% in 2021 vs. -48% in 2020). In Wallonië herstelt het gebruik van het openbaar vervoer sneller dan in de overige regio's (-21% in 2021 vs. -47% in 2020).



2.1. ZET DE TREND TIJDENS DE CORONA-CRISIS ZICH DOOR IN 2021?

Helaas moeten we vaststellen dat het positieve effect van het thuis- en telewerken op het autoverkeer sneller afneemt dan het thuis- en telewerk zelf.

Het aantal route-aanvragen voor auto's in Apple Maps ligt in het voorjaar van 2021 al hoger dan op een referentiedag in 2020 (+3%), ook al bleef telewerken verplicht. Het verschil in bezetting van de werkplekken in het voorjaar wordt geschat op -22,5% ten opzichte van de referentieperiode.

Het aandeel automobilisten in de modal split blijft groeien in Wallonië (+5,4%). In Brussel, waar telewerk meer wordt toegepast, blijft het aandeel automobilisten dalen (-1,8% ten opzichte van 2020). Een gelijkaardige situatie werd waargenomen in Vlaanderen (-1,9%) hoewel de bezettingsgraad van werkplekken vergelijkbaar is met Wallonië. Daarentegen steeg het aandeel passagiers met de auto in dezelfde periode van 4,5% naar 17,6% in Brussel (in Vlaanderen +7%; in Wallonië +2,5%). Bovendien bevestigt de analyse van het aantal ritten de toegenomen belangstelling voor verplaatsingen met de wagen, vooral in Wallonië, waar het aandeel reizen als automobilist of autopassagier met 10,6% is gestegen (in Vlaanderen +7,2%).

Belgen rijden niet alleen meer, maar reizen ook minder actief dan vorig jaar. Het aandeel kilometers te voet is in Brussel gedaald van 20,5% naar 11,7% (-4,7% in Wallonië; -3,1% in Vlaanderen), terwijl het verschil in het aantal verplaatsingen te voet gering is (-1,4% in Brussel, + 0,8% in Wallonië, -0,8% in Vlaanderen). Ook op vlak van fietsgebruik zien we dat er voorlopig gemiddeld in 2021 10% minder ritten met de fiets worden afgelegd (5,8% vs. 6,5% vorig jaar). Ritjes met elektrische fietsen nemen wel licht toe (+2%), maar hun aandeel in alle afgelegde kilometers neemt net als bij de gewone fietsen sterk af (respectievelijk -24% en -29%).

Interessant is dat het aandeel afgelegde kilometers met speed pedelecs meer dan 4,5 keer hoger ligt dan vorig jaar en deze waarde is nog indrukwekkender voor e-steps. Belgen legde 5,7 keer meer kilometers af op de elektrische step dan vorig jaar. Dit duidt op een duidelijke nieuwe trend in elektrische stedelijke mobiliteit.

Het openbaar vervoer herstelt zich langzaam van de aanvankelijke daling. Zowel de afgelegde kilometers als het aantal ritten schommelen rond de helft ten opzichte van 2019. De lengte van de reis met het openbaar vervoer in de stad (metro, tram en bus) steeg gemiddeld met 43%, terwijl de lengte van de reizen met de trein met 11% steeg.

De trend gaat dus in een duidelijke richting: de verplaatsingen met de wagen trekken terug aan en het fietsen dat tijdens de coronacrisis veel aan populariteit had gewonnen, boet in het algemeen (met uitzondering van het elektrisch fietsen) terug in aan belangstelling ten opzichte van het gebruik tijdens de pandemie.

3. TELEWERK EN MOBILITEIT POST-COVID

We zien dus dat mobiliteit terug aanzwengelt, maar dat betekent niet dat we nu met zijn allen en voltijds massaal (willen) terugkeren naar het kantoor.

De crisis heeft de verdienste gehad dat er geen grote verandermanagementprogramma's nodig waren om organisaties en individuele medewerkers te overtuigen om over te schakelen naar de nieuwe manier van werken. De pandemie en de opgelegde maatregelen hebben ons simpelweg verplicht om ons aan te passen aan de nieuwe situatie. Maar in die periode blijken zowel werknemers als werkgevers de voordelen van thuis- en telewerk ontdekt te hebben en smolten bepaalde, nogal hardnekkige, vooroordelen als sneeuw voor de zon. Omgekeerd heeft het verplichte telewerk sommige werknemers ook geconfronteerd met de nadelen en hebben ze hun optimistische visie daarover bijgesteld.

In september 2019 gaf 22% van de respondenten in de Nationale Telewerkenquête aan dat ze thuis- en/of telewerken, meestal voor 1 dag per week. De helft van alle respondenten verklaarde echter interesse te hebben in telewerk, vooral om de stress en vermoeidheid van het woon-werkverkeer tegen te gaan. Na de invoering van het verplichte telewerk verklaarde echter meer dan 30% van de ondervraagde Belgen die gedwongen waren om te telewerken de wens om het na de crisis terug af te bouwen of zelfs om terug voltijds naar kantoor terug te keren.⁴ We verwachten in het algemeen een positieve doorzetting van de telewerktrend post-corona.

4. Nationale Telewerkenquête 2020

Werknemers zullen meer thuis- en telewerken dan voor de crisis, maar we verwachten wel dat dit gemiddeld genomen zal beperkt worden tot 2 à 3 dagen per week.

Uit een recent onderzoek van StepStone & Acerta blijkt dat bijna de helft van de respondenten graag zo snel mogelijk parttime terug wil komen op kantoor.⁵ De meest populaire telewerkregeling pre-COVID19 was die van occasioneel telewerk of telewerk beperkt tot 1 à 2 dagen per week. Uit een bevraging uitgevoerd in april 2021 door Vias, blijkt deze regeling ook na de crisis interessant voor 20% van de respondenten.⁶ Fulltime telewerk (5 à 6 dagen per week) bleek aantrekkelijk voor een vergelijkbaar aantal respondenten. 56% van de respondenten heeft echter aangegeven in de toekomst tussen de 3 en 4 dagen per week te willen blijven telewerken. Onderzoek uitgevoerd in mei 2021 door BDO bevestigde een gelijkaardige trend: 84% van de Belgen wil twee dagen per week of langer thuis blijven werken.⁷

Volgens de resultaten van datzelfde BDO-onderzoek doet 72% van de mensen die terug willen komen naar kantoor dit om terug collega's te ontmoeten. Ondanks de operationele en technische vooruitgang die in vele ondernemingen op korte tijd is geboekt om telewerk mogelijk te maken, blijft die digitale interactie met collega's voor veel werknemers onvoldoende. Kantoren hebben dus het potentieel om een plek te worden van ideeënuitswisseling, creatief werk en brainstormen, terwijl individueel werk naar alle waarschijnlijkheid meer en meer van thuis zal worden uitgevoerd. Alle cijfers en onderzoeken wijzen in de richting van dit nieuwe normaal.

Een belangrijke nuance die valt te maken, is dat deze bevestigingen en onderzoeken zich voornamelijk richten op de "white collar workers" voor wie het individuele werk uitvoerbaar is van thuis uit (of vanuit een satellietkantoor of co-workingplek). "Blue collar workers" in maak- en productiesectoren zijn uiteraard in belangrijke mate fysiek noodzakelijk op de werkvloer. Dat vertaalt zich ook in het te verwachten effect op mobiliteit en verkeersveiligheid. Uit de cijfers van de Federale diagnostiek woon-werkverkeer⁸

weten we dat voornamelijk werknemers uit de sectoren 'industrie', 'transport', 'bouw' en 'nutsvoorzieningen' aangewezen zijn op de wagen voor hun woon-werkverkeer. Toen tijdens de lockdown in het voorjaar van 2020 ook verschillende van deze bedrijven tijdelijk de deuren moesten sluiten, was de impact op het autoverkeer dan ook enorm. Maar door louter in te zetten op meer telewerk in de toekomst, maken we dus voor deze groep werknemers niet het verschil op vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid.

3.1. HET ENE TELEWERK IS HET ANDERE NIET

De coronacrisis en het (mobiliteits)onderzoek dat tijdens die periode is verricht heeft dus aangetoond dat thuis-, tele- en flexwerken het potentieel heeft om wel degelijk bij te dragen aan een reductie van het autoverkeer en bijhorende ongevallen én heeft aangetoond dat er daarvoor ook draagvlak aanwezig is bij werknemers en ondernemingen. Maar wat zijn dan de mogelijkheden? Welke varianten kunnen worden geïntroduceerd en welk effect kunnen we daarvan verwachten?

A. FLEXIBELE WERKTIDEN

Het invoeren van meer tijdsonafhankelijk werken, kan al een deel van de druk op ons vervoerssysteem reduceren. Het spreekt voor zich dat filedruk in de spits kan worden afgebouwd door te voorzien dat werknemers vroeger of later aan de werkdag kunnen beginnen.

Tijdens de coronacrisis zijn we ons ook extra bewust geworden van de drukte op het openbaar vervoer. De capaciteit op bussen, trams en treinen werd beperkt zodat voldoende afstand kon worden bewaard en besmettingen kon worden vermeden. De verwachting is dat minstens een deel van de werknemers die voor hun woon-werkverkeer en/of dienstverplaatsingen gebruik maken van het openbaar vervoer, minder geneigd zullen zijn om ook na de crisis terug op overvolle bussen of spitsuurtreinen te kruipen.

B. CO-WORKING

Gemiddeld genomen heeft een bedrijf dat twee dagen per week telewerk toelaat en faciliteert, ongeveer 30% minder werkruimte nodig, volgens cijfers van BDO. De verwachting is dat op lange termijn vaste kantoorruimte wereldwijd met 35% zal krimpen en dat coworkingruimtes sterk in populariteit zullen toenemen. Een coworkingplek kan het evenwicht betekenen tussen het voordeel om niet naar kantoor te moeten en productief aan een individuele taak te werken en het nadeel van gebrek aan sociaal contact. Vooral in steden met een betere multimodale bereikbaarheid en toegankelijkheid dan de gebruikelijke kantorenparken in België, begonnen open werkplekken of het huren van flexplekken al populair te worden voor het uitbreken van de pandemie. Dat was vooral zo onder jongere generaties. Coworking spaces bieden flexibiliteit, zowel qua werktijden als mobiliteit en zijn goedkoper te huren dan traditionele werkplekken. Voor bedrijven kan een abonnement op een dergelijke service in de toekomst een populair fiscaal voordeel voor werknemers worden.

De coworkingplekken hebben tijdens de crisis een stevige tik gekregen omdat ze gedurende lange tijd niet mochten worden gebruikt. We verwachten met de afbouw van de restricties en het onder controle krijgen van de coronacrisis wel een sterke heropleving en doorstart.

Cijfers over de Belgische markt zijn er amper maar volgens internationaal onderzoek uitgevoerd door Coworker Insight werkte wereldwijd 31% van de mensen die telewerk deden vanuit coworkingruimtes vóór de pandemie. Dat waren voornamelijk freelancers, starters en creatieve beroepen. Daarvan is 71% van plan om na de crisis terug te keren naar deze ruimtes. Maar bijkomend overweegt 55% van de mensen die op afstand blijven werken, een dergelijke coworkingplek. Na moeilijke startjaren voor de sector van coworking spaces (in 2018 was 88% van de coworkingplekken in België nog verlieslatend), spreken verschillende bronnen van een verwachte groei van 15 tot 22% per jaar. De sector professionaliseert zienderogen en evolueert van een verhuurder van vierkante meters naar een full service provider voor allerhande werknemers. Meer en meer coworking-aanbieders bieden ook hybridemodellen aan waarbij je van het huren van een flexplek kan doorgroeien richting de uitbouw van een volwaardig satellietkantoor voor je onderneming.



C. SATELLIETKANTOOR

Dergelijke satellietkantoren vereisen voor werknemers doorgaans een grotere verplaatsing dan een nabijgelegen coworking space, maar liggen wel meer nabij dan het hoofdkantoor en zijn daarvoor veelal beter bereikbaar met duurzamere vervoersmodi.

Een buitenbeetje is het werken vanuit het buitenland. Ook dat kan voor ondernemingen een manier zijn om interessante profielen aan te trekken zonder hen te verplichten om veel te reizen. Maar daarbij komen wel heel specifieke regels omtrent sociale zekerheid, belastingen en verzekering kijken wat een uitdaging betekent voor HR-diensten.

3.2. USE CASES

KMO's, start-ups and scale-up bedrijven zijn vaak wendbaarder en weten zich doorgaans goed aan te passen aan wijzigende situaties. Dat geldt niet anders in deze context. The New Drive is een consultancybedrijf gespecialiseerd in duurzame mobiliteitsoplossingen. Ze merken bij veel van hun klanten de wens om deze crisismoments te benutten om het verplaatsingsgedrag in de toekomst meer duurzaam te laten verlopen. The New Drive deed intern hetzelfde. Ze kozen bewust om verhoogd thuiswerken vast in te bedden in de organisatie en het momentum aan te grijpen om voor hun werknemers de bedrijfswagen te vervangen door een mobiliteitsbudget en een cafetariaplan met andere mogelijke voordelen in natura.

Er zijn ook grote bedrijven die in deze evolutie het voortouw nemen en besluiten om een aantal maatregelen definitief door te voeren en te behouden na de covidcrisis. Proximus sloot een CAO af waarin werd afgesproken om maximaal 2 tot 3 dagen te werken vanaf het

5. www.acerta.be/fr/a-propos-dacerta/dans-la-presse/pres-de-la-moitie-des-travailleurs-retourneront-a-mi-temps-sur-le-lieu-de-travail-des-quils-auront-le-feu-vert

6. Omnibus Vias, N=1000, but this question n~400 (people that their job allows to do telework)

7. www.bdo.be/fr-be/actualites/2021/8-belges-sur-10-sont-loin-d%E2%80%99etre-las-du-teletravail

8. FOD Mobiliteit. https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/mobiliteit_cijfers/enquete_woon_werkverkeer

kantoor en andere dagen vanaf het thuishkantoor van onderweg en besloot de kantoorruimte te verminderen en anders in te richten.

De FOD past hun regelgeving momenteel aan om regulier telewerken toe te staan tot maximaal drie vijfde van de werktijd in plaats van twee vijfde. De minister van Ambtenarenzaken stelt in haar beleidsnota 2.0 voor om bij telewerken naar gemiddeld twee vijfde van de arbeidsduur te gaan, met behoud van de drempelwaarde van maximaal drie vijfde op jaarbasis. Bovendien is een nieuwe memo opgesteld die binnenkort binnen de organisatie zal worden verspreid. Daarin wordt informatie, uitwisseling van goede praktijken en ondersteuning aangeboden aan managers en teams die dat wensen.

4. TACKELN VAN NEGATIEVE EFFECTEN

Zoals beschreven hierboven kan thuis- en telewerk potentieel een positieve impact hebben op onze mobiliteit, ons verplaatsingsgedrag en de verkeersveiligheid. Maar er vallen ook bepaalde negatieve effecten te verwachten. Hoe kunnen we die bestrijden opdat telewerk echt een ‘mobiliteitswinner’ wordt?

4.1. HET CONGESTIEDILEMMA

Tijdens de coronacrisis en in het bijzonder tijdens de periodes van verplicht thuiswerk, was er een merkbare impact op de files en de doorstroming van het autoverkeer. Het lijkt dus een goede zaak om die trend te proberen doortrekken. Maar mobiliteitsonderzoek en ervaring wijst uit dat vrijgekomen capaciteit op de weg snel opnieuw wordt ingenomen. Ook in de feiten zien we de voorbije periode dat de drukte op de Belgische wegen terug sterk is toegenomen (zie fig.1). Het zogeheten ‘aanzuigefect’ zorgt ervoor dat een vlottere doorstroming van het verkeer nieuw verkeer aantrekt en dat het positieve effect relatief snel verdwijnt. Dat ‘nieuwe verkeer’ kunnen bijvoorbeeld vrijetijdsverplaatsingen met de wagen zijn, internationaal transitverkeer of ook werknemers die terug de overstap maken van een duurzamer vervoermiddel naar de wagen net omwille van de lagere filedruk én omwille van het feit dat structureel telewerk ervoor zorgt dat ze mogelijks maar enkele dagen per week het drukke verkeer moeten trotseren.



Fig 1: filezwaarte (km.uren) in en rond Brussel

Scenariostudies van het Federaal Planbureau⁹ bevestigen dat: het aantal reizigerskilometers zou in het telewerkscenario (gemiddeld 2 dagen telewerk per dag voor 40% telewerkers in 2040) slechts 1,2% lager liggen dan in het referentiescenario (gemiddeld 1,4 dagen telewerk voor 17% telewerkers) omdat de daling in het woon-werkverkeer grotendeels wordt gecompenseerd door een stijging van andere verplaatsingen. Ondanks de positieve impact van telewerk, zou – aldus het Planbureau – de congestie nog steeds overall in België toenemen.

Een tweede potentieel nadelig effect heeft Vias vastgesteld tijdens de eerste lockdown. Ondanks het feit dat in het algemeen de verkeersreductie in 2020 heeft gezorgd voor minder ongevallen, hebben we wel moeten vaststellen dat tijdens de periode van de lockdown de ongevallen 2 keer dodelijker waren dan in de periode daarvoor. Sinds 2013 zijn de ongevallen nooit ernstiger geweest dan in dit kwartaal van 2020. Ook dat zijn helaas twee wetmatigheden in de mobiliteit: 1. op plekken met minder verkeer, wordt het gaspedaal steviger ingedrukt en 2. de ernst van ongevallen neemt exponentieel toe met de gereden snelheid.

Dat leert ons dat we van de telewerktrend vooral gebruik moeten maken om werknemers zich op een andere manier te laten verplaatsen in plaats van andere werknemers de kans te geven zich per wagen te verplaatsen. Een sterk HR-beleid binnen de onderneming dat inzet op meer flexibel werken gaat daarom best hand in hand met een breder mobiliteitsbeleid dat ruimte biedt voor flexibelere vormen van vervoer.

4.2. HET OPENBAARVERVOERDILEMMA

Het is voorlopig nog moeilijk te voorspellen hoe het gebruik van het openbaar vervoer zich zal verderzetten, maar tijdens de coronacrisis hebben we wel vastgesteld dat deze modus enkele risico's kent. Door de crisis zijn veel Belgen zich meer bewust geworden van gezondheids- en hygiënische risico's die verbonden zijn aan het dicht bij elkaar vertoeven in gesloten ruimtes. Dat zou een deel van de huidige openbaarvervoer-gebruikers ervan kunnen weerhouden om terug op bus, tram of trein te stappen.

Wanneer in het bijzonder tijdens de spits de piekbehoefte voor het openbaar vervoer afneemt in de toekomst, zou dat ook kunnen leiden tot een lagere rendabiliteit en de afbouw van aanbod.

Dat leert dat vervoerbedrijven zich wellicht zullen gaan aanpassen aan nieuwe standaarden op vlak van gezondheid en hygiëne, maar ook dat de organisatie van het collectief vervoer zich zal gaan aanpassen aan een meer flexibele vraag en vervoer op maat. De NMBS kondigde recent nog de introductie aan van een Flex Abonnement op maat van reizigers die slechts 2 à 3 keer per week naar kantoor gaan. Ook andere vervoersaanbieders als De Lijn, MIVB en TEC bekijken hoe ze die nieuwe vraag kunnen beantwoorden. Ook werkgevers kunnen zich op die nieuwe realiteit organiseren door meer flexibele vormen van collectief vervoer op te nemen binnen het mobiliteitsaanbod voor hun werknemers.

4.3. HET LOCATIEDILEMMA

Op een kantorenmarkt waarin nog steeds het grootste deel van de kenniswerkers vast op kantoor werkt, loont het om te investeren in kantoorgebouwen op strategische, multimodaal bereikbare locaties. Maar die locaties zijn duur. En de vraag rijst of die investering nog steeds de moeite loont wanneer het personeel toch standaard 2 of 3 dagen per week van thuis of op een coworkingplek werkt. Er kan zo een push ontstaan om voor de gereduceerde vraag aan kantoorruimte een goedkopere plek te gaan zoeken op minder goed gelegen locaties.

Ook in de keuze voor een nieuwe woonplaats kan de trend richting telewerk een pervers effect opleveren. De keuze om zich te vestigen in de stad of een dichtbevolkte woonkern – ondanks de hogere prijzen op de woonmarkt daar – is vaak ingegeven vanuit de nabijheid

van voorzieningen, werk, scholen en een performanter mobiliteitsnetwerk. Daartegenover staat de aanvaarding van minder ruimte en groen, meer drukte en verkeer. Wanneer men zich in de toekomst nog slechts 2 dagen per week richting de werkplek moet begeven, kan de balans gemakkelijker overhellen in de richting van een meer perifere en landelijker gelegen woonst.

Werkgevers zijn er echter bij gebaat om in hun locatiebeleid te blijven kiezen voor zogeheten A-locaties die ook met de fiets en het openbaar vervoer vlot bereikbaar zijn. Dat maakt dat werknemers ook op de dagen dat ze wel naar kantoor gaan blijvend beschikken over een brede waaier aan vervoersopties. Ook financieel hoeft dat geen negatieve keuze te zijn. Door een slimme combinatie van het stimuleren en faciliteren van telewerk, de bijhorende reductie van het aantal werkplekken (verkoop of verhuren van eigen kantoorruimte) en het stimuleren van fiscaal gunstige vervoerswijzen voor werknemers kunnen de hogere huur- of investeringskosten worden gereduceerd.

4.4. HET FISCAAL VERLONINGSDILEMMA

Ondernemingen die sterk willen inzetten op het faciliteren en stimuleren van thuis- en telewerk komen voor extra uitgaven te staan. Het voorzien van de nodige (rand)apparatuur voor het thuishkantoor, potentieel het huren van een satellietkantoor of de terugbetaling van de kosten voor coworkingplekken, het invoeren van een thuiswerkpremie... Dat zou kunnen leiden tot de keuze om bepaalde (fiscaal gunstige) terugbetalingsregimes voor mobiliteitskosten terug te schroeven. Denk



9. Federaal Planbureau – Telewerken uitbreiden, minder file rijden? www.plan.be/uploaded/documents/202011191524550.20201120_PC_Telewerk.pdf

maar aan de fietsvergoeding of het abonnement voor het openbaar vervoer betaald door de werkgever. Nochtans levert de introductie van telewerk voor ondernemingen ook winst op: er is op termijn nood aan minder m² kantoorruimte, energiekosten kunnen worden gedrukt, enzovoort. Over een periode van jaren kan dat een positieve businesscase opleveren. Maar die return on investment komt pas later terwijl ondernemingen wel nu moeten investeren in het faciliteren en ondersteunen van telewerk.

Om te voorkomen dat op die manier de potentiële mobiliteitswinsten door de introductie van telewerk teniet worden gedaan, zijn werkgevers én werknemers erbij gebaat om te kiezen voor een flexibel verloningspakket en de introductie van een multimodaal mobiliteitsbudget. Door op fiscaal geoptimaliseerde wijze via de introductie van een cafetariaplan, inclusief een mobiliteitsbudget, een brede waaier aan verloningsopties te introduceren, kan de werknemer voor zichzelf het meest wenselijke pakket op maat samenstellen.

5. TELEWERK BINNEN EEN NIEUW MOBILITEITSLANDSCHAP

De telewerktrend die zich zal doorzetten post-corona situeert zich in een tijdperk waarin er al heel veel beweegt in termen van bedrijfsmobiliteit.

Een belangrijk thema voor vele ondernemingen, is de vergroening van het wagenpark in het algemeen en de elektrificatie van de eigen vloot in het bijzonder. Vanaf 2023 daalt de fiscale aftrek voor bedrijfswagens met een verbrandingsmotor gevoelig en vanaf 2028 genieten enkel elektrische wagens nog van de fiscale aftrek. Ook de CO₂-bijdrage (solidariteitsbijdragen voor werkgevers) stijgt. Die maatregelen hebben op relatief korte termijn een stevig effect op de TCO (total cost of ownership) voor bedrijfsvoertuigen en dus ook op het mobiliteitsbudget van werknemers. Ook andere overheidsmaatregelen zoals het aankomende dieselverbod in Brussel (en later ook andere verbrandingsmotoren) of de

introductie van lage-emissiezones in steden, draagt bij aan de motivatie voor elektrische voertuigen.

In nieuwe tijden met meer thuis- en telewerk kan het zo voor werknemers een pak interessanter worden om bijvoorbeeld een kleinere elektrische bedrijfswagen te combineren met een multimodaal mobiliteitsbudget.

Ook micromobiliteit is aan een stevige opmars bezig in ons land en die trend heeft tijdens de coronapandemie nog een stevige duw in rug gekregen. Op 5 jaar tijd is het aantal Belgen dat al eens met een elektrische fiets reed verdubbeld en voor de speed pedelec deed die verdubbeling zich zelfs voor in de laatste 2 jaar. 5% van de Belgen gebruikte in 2020 een elektrische step of monowheel terwijl dat in 2019 nog 4% was.¹⁰ In het bijzonder exploitanten van deelsteps in steden merkten na de eerste lockdown een gigantische groei.

Ook die trend wordt potentieel versterkt door het doorzetten van thuis- en telewerk post-corona. Cijfers van de FOD Mobiliteit¹¹ tonen aan dat 55% van de Belgen die thuiswerken, overdag meer en kortere verplaatsingen maken voornamelijk voor niet-werkgerelateerde doeleinden. Aanvullende inzichten uit de Nationale Telewerkenquête 2020 geven aan dat slecht 24% van de mensen die zich tijdens telewerk verplaatsen voor privédoeleinden, dit doet met de wagen. De doorbraak van micromobiliteit in tijden van telewerk, lijkt dus alvast een goed huwelijk te zijn.



10. Nationale VerkeersONveiligheidsenquête Vias Institute

11. Chiffres clés du télétravail en Belgique, SPF Transport & Mobility, 2018

6. POST-COVID: LESSEN TREKKEN EN DE STAP ZETTEN VOORBIJ TELEWERK

Door vanaf vandaag thuis- en telewerk structureel in te bedden in bedrijven en organisaties ontstaat er nog niet automatisch een grote impact op onze verplaatsingen. Telewerk leidt niet per se tot minder verplaatsingen, maar wel tot andere verplaatsingen: minder naar het werk, maar meer richting nabije coworkingplekken en in functie van persoonlijke doelen. We verwachten ook kortere verplaatsingen en verplaatsingen die meer gespreid zijn in de tijd. Het klassieke

patroon van ketenverplaatsingen werd doorbroken en ineens moesten kinderen niet meer per se met de wagen naar school worden gebracht om daarna door te kunnen rijden naar kantoor of werden boodschappen tijdens de middagpauze toch met de fiets gedaan.

De impact van telewerk op onze mobiliteit en verkeersveiligheid is dus mogelijks beperkt, tenzij telewerk hand in hand gaat met vernieuwende mobiliteitsoplossingen binnen ondernemingen. Werkgevers én vervoersaanbieders hebben sleutels in handen om ervoor te zorgen dat we ons ook niet aan de beschreven dilemma's laten vangen.

Concreet formuleert Vias 10 aanbevelingen

Voor werkgevers

- 1 Voer "het nieuwe werken" in binnen het bedrijf of de organisatie. Voorzie dat medewerkers met voornamelijk kennis- en kantoorwerk minimum twee dagen per week van thuis, in een coworking space en of een satellietkantoor kunnen werken.
- 2 Installeer – in het bijzonder voor de resterende werkdagen op kantoor – flexibele werktijden zodat werknemers de spits kunnen mijden.
- 3 Integreer "het nieuwe werken" financieel binnen een cafetariaplan in uw onderneming. Zorg er op die manier voor dat uw werknemers op een correctie manier worden ondersteund en vergoed voor het thuiswerk, afgestemd op het individuele profiel van de werknemer in kwestie.
- 4 Vervang de klassieke bedrijfswagen door een mobiliteitsbudget en Mobility-as-a-Service-oplossingen. Het nieuwe flexibele werkregime kan hand in hand gaan met een flexibel mobiliteitsaanbod op maat van het nieuwe verplaatsingspatroon van de werknemers.
- 5 Als u kiest voor het afbouwen en/of verhuizen van uw kantoorruimte, blijf dan kiezen voor goed multimodaal bereikbare locaties.

Voor mobiliteitsaanbieders

- 6 Maak werk van een flexibel vervoersaanbod op maat van meer flexibele werktijden en werkregimes bij ondernemingen.
- 7 Zorg voor aangepaste abonnementsformules op maat van thuis- en telewerkers die mogelijks slechts 2 à 3 keer per week gebruik willen maken van hun vast vervoersabonnement.
- 8 Integreer uw mobiliteitsaanbod binnen Mobility-as-a-Service-toepassingen zodat het gemakkelijker en laagdrempeliger toegankelijk wordt voor werknemers met diverse mobiliteitsbehoeften.

Voor het beleid

- 9 Vereenvoudig de fiscale regeling voor de thuiswerkvergoeding, zodat werkgevers op een laagdrempelige en fiscaal voordelig manier hun werknemers kunnen vergoeden voor thuis- en telewerk, al dan niet binnen een systeem van cafetariaplan.
- 10 Maak bij de aangekondigde fiscale hervorming en vereenvoudiging van het mobiliteitsbudget, dit systeem toegankelijk voor alle ondernemingen en werknemers, ook die vandaag geen gebruik maken van bedrijfswagens.

7. BRONNEN

- Data from Mobility observatory of Vias: April-May 2019, 2020, 2021.
- Community Mobility Reports, Google.
- Data for Good, Facebook.
- COVID 19 - Mobility Trends Reports, Apple
- Wrzesinska, D. & Kluppels, L. (2020) Télétravailler à l'heure du coronavirus. Comment les travailleurs vivent-ils le télétravail forcé ou non ? Bruxelles, Belgique : institut Vias – INNO_DSU_MOBI.
- SPF Transport & Mobility (2018,) Chiffres clés du télétravail en Belgique.
- BDO Belgium (2021), 8 out of 10 Belgians are far from tired of teleworking: www.bdo.be/fr-be/actualites/2021/8-belges-sur-10-sont-loin-d%E2%80%99etre-las-du-teletravail.
- FOD Mobiliteit. Federale diagnostiek woon-werkverkeer https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/mobiliteit_cijfers/enquete_woon_werkverkeer.
- Federaal Planbureau – Telewerken uitbreiden, minder file rijden?
- Acerta (2021), Près de la moitié des travailleurs retourneront à mi-temps sur le lieu de travail dès qu'ils auront le feu vert : www.acerta.be/fr/a-propos-dacerta/dans-la-presse/pres-de-la-moitie-des-travailleurs-retourneront-a-mi-temps-sur-le-lieu-de-travail-des-qu'ils-auront-le-feu-vert.
- Accident data from Statbel – 2019, 2020.
- Nationale VerkeersONveiligheidsenquête Vias Institute.

