

Telewerken uitbreiden, minder file rijden? Ja, maar...

In een voluntaristisch scenario waarin het telewerk wordt uitgebreid in België, raamt het Federaal Planbureau de globale daling van het aantal afgelegde kilometers door personen op het Belgische grondgebied op 1,2 %. Dit is een minieme daling. De lokale impact zou echter veel groter zijn, met een daling van het aantal dagelijkse inkomende pendelaars in Brussel van meer dan 20 %, een sterke afname van het gebruik van de trein voor het woon-werkverkeer en een toename van de verplaatsingen in de buurt van de woonplaats overdag voor andere motieven, zoals vrije tijd, diensten of winkelen. De impact op de congestie zou vooral merkbaar zijn op de grote verkeersassen rond Brussel tijdens de spitsperiode. De gemiddelde snelheid zou daar 8 % hoger liggen dan in het referentiescenario.

Telewerk na COVID-19

Er is duidelijk een hernieuwde belangstelling voor telewerk in het publieke debat, vooral sinds het begin van de COVID-19-epidemie. De uitzonderlijke omstandigheden als gevolg van de sanitaire maatregelen om de epidemie in te dijken, hebben ertoe geleid dat meer dan een derde van de werknemers tijdens de lockdownperiodes voltijds telewerken. Dit levensgrote laboratorium voor telewerk helpt het potentieel ervan te bevestigen en meer werkgevers en werknemers te overtuigen van de relevantie ervan. De uitzonderlijke omstandigheden van deze test laten echter niet toe om het langetermijnpotentieel van telewerk rechtstreeks af te leiden: wat zou een realistische en houdbare intensiteit van telewerk zijn voor werknemers en werkgevers? Met welke impact op de transportvraag? Deze studie beoogt de noodzakelijke methodologische afstand te nemen om het verband tussen telewerk en transport op een structurele manier te benaderen.

Een voluntaristisch scenario, waarbij het aantal telewerkers meer dan verdubbelt en het aantal telewerkdagen per week stijgt

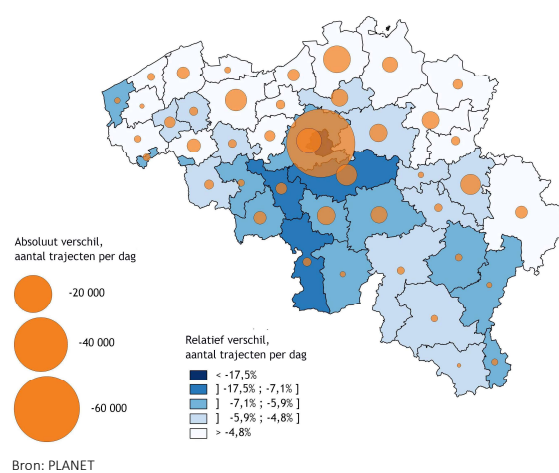
De Telewerkenquête maakt het mogelijk een scenario te definiëren waarin telewerk wordt uitgebreid in België, om het volledige telewerkpotentieel te bereiken. Het scenario steunt op de studie van de objectieve verbanden tussen de kenmerken van werknemers, hun job en hun woon-werkverkeer enerzijds, en hun neiging tot telewerk anderzijds. Tegen het einde van de projectieperiode (2040) zou bijna 40 % van de werknemers gemiddeld twee dagen per week telewerken (volgens de enquête zou 17 % gemiddeld 1,4 dagen per week telewerken in 2017). Dat

scenario houdt ook rekening met een extra verplaatsing 'voor andere motieven' als gevolg van elke bijkomende telewerkdag (aankopen, diensten, vrije tijd, enz.).

Veeleer een herverdeling van de verplaatsingen dan een grote daling, ten nadele van de trein.

Dat voluntaristisch scenario leidt tot een daling van het aantal afgelegde reizigerskilometers in België in 2040 met slechts 1,2 % ten opzichte van het referentiescenario. Tegen 2040 betekent dit een totale stijging van de afgelegde kilometers van 8,4 %, tegenover 9,7 % voor het referentiescenario. Dat bescheiden globale effect wordt echter verkregen doordat twee belangrijker effecten elkaar compenseren. Enerzijds een meer uitgesproken daling van de transportvraag voor het motief 'woon-werk' (-5,8 %) en anderzijds een toename van de transportvraag voor 'andere motieven' (+1,3 %).

Variatie in het aantal dagelijkse trajecten naar elk Belgisch arrondissement voor het woon-werkverkeer - Telewerkscenario ten opzichte van het referentiescenario



Het pendelverkeer naar de Brusselse agglomeratie kent de grootste daling. Het modale aandeel van de treinverplaatsingen daalt het sterkst. Beide aspecten hangen samen met de karakteristieken van de telewerker: hij of zij legt gemiddeld langere woon-werkafstanden af, vaker met de trein, en is vaker werkzaam in de overheid en de financiële dienstverlening en in bedrijven die meer gevestigd zijn in de hoofdstad. Zo zou het inkomend pendelverkeer naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanuit de rest van het land met meer dan 23 % dalen in de projectie. In aantal gecumuleerde kilometers, zou het gebruik van de wagen door een bestuurder alleen (auto solo) het sterkst dalen in een dergelijk scenario, met 6,3 miljoen minder dagelijkse kilometers ten opzichte van het referentiescenario.

De extra verplaatsingen 'voor andere motieven' op de telewerkdagen gebeuren voornamelijk met de auto, in de daluren en in de buurt van de woonplaats van de telewerkers.

Een positieve lokale impact op de congestie naar Brussel, elders weinig significant, en overal te gering om de verwachte stijging van de transportvraag te compenseren.

Het bestudeerde scenario impliceert een lagere concentratie van de verplaatsingen op het grondgebied en

in de tijd. In vergelijking met het referentiescenario leidt dat tot minder congestie op de weg, wat resulteert in een bescheiden maar positief verschil van de gemiddelde snelheid op het wegennet in 2040. De verbetering is het meest merkbaar rond Brussel, in de GEN-zone, waar de gemiddelde snelheid aan het einde van de projectie voor het bestudeerde scenario bijna 8 % hoger ligt op de grote verkeersassen dan in het referentiescenario. Zelfs voor de GEN-zone is dat verschil niet voldoende groot om de verwachte stijging van de vraag te compenseren. De congestie zou overal in België toenemen, ondanks de positieve impact van dit scenario, waarbij de gemiddelde snelheid overal zou dalen.

Een belangrijk en structureel instrument voor de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk, maar geen wondermiddel.

Hoewel telewerk dus daadwerkelijk een manier is om de mobiliteit op ons grondgebied te verbeteren, zal het toegenomen gebruik ervan niet volstaan om de verkeerscongestie tijdens de spitsuren volledig op te lossen, en moet het deel uitmaken van een breder pakket maatregelen die zowel inspelen op de globale vraag als op de modale en temporele verdeling van die vraag.

De tien arrondissementen van bestemming (werkplek) met de meest opvallende verschillen in aantal woon-werktrajecten - Telewerkscenario ten opzichte van het referentiescenario

Trajecten per dag

Arrondissement van bestemming	Dagelijkse trajecten in 2015	Dagelijkse trajecten in 2040		Groeï 2040/2015	
		Referentie	Telewerkscenario	Referentie	Telewerkscenario
Brussel	349632	372389	306882	6,5 %	-12,2 %
Waarvan inkomend pendelverkeer	205774	204471	157332	-0,6 %	-23,5 %
Antwerpen	222789	230384	220101	3,4 %	-1,2 %
Halle-Vilvoorde	122522	135705	126891	10,8 %	3,6 %
Gent	130029	142325	135792	9,5 %	4,4 %
Nijvel	71056	75554	69419	6,3 %	-2,3 %
Luik	111108	115580	109832	4,0 %	-1,1 %
Charleroi	69782	70056	65412	0,4 %	-6,3 %
Leuven	83909	86064	81641	2,6 %	-2,7 %
Hasselt	92317	90814	86612	-1,6 %	-6,2 %
Mechelen	69027	73844	69723	7,0 %	1,0 %

Bron: PLANET.

« Télétravail et demande de transport : une évaluation dans le modèle PLANET », Working Paper 6-20
 De Working Paper kan worden geraadpleegd en gedownload op www.plan.be.
 Voor meer informatie:
 Benoît Laine, +32.2.507.74.38, bl@plan.be; Coraline Daubresse, +32.2.507.74.41, cd@plan.be