

Wat als ... het verkeer altijd met vakantie was?



De ACLVB denkt na over jouw mobiliteit

September, dat betekent steevast druk-druk. Zeker op de weg. Gehaspel in de spits, gemopper over verkeer dat niet doorstroomt. De cijfers over ons mobiliteitspatroon zijn hallucinant: in 2015 spendeerde de gemiddelde Belg 44 uur in de file.

Meer dan een doorsnee werkweek dus. Als er niets verandert, zal onze verplaatsingstijd in 2030 ruim een kwart langer zijn! Schadelijk voor de economie, nefast voor mens en leefmilieu. Niet wat we willen toch?

Hoog tijd voor oplossingen!

ACLVB ziet wegen naar een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Sturende budgetten



Verminder het gebruik van bedrijfswagens via een mobiliteitsbudget

Ondanks de beslissing van de federale regering om toch het principe 'cash for car' toe te passen blijft de ACLVB pleiten voor een mobiliteitsbudget dat gewenst gedrag 'stuurt' en fiscaal rechtvaardig is. Daarbij moet de werknemer zelf mobiliteitskeuzes kunnen maken naargelang de persoonlijke behoeften. Het collectief belang mag hierbij echter niet verwaarloosd worden.

Vergemeen de derdebetalersregeling

De ACLVB dringt aan op een tegemoetkoming in de kosten voor woon-werkverkeer voor alle werknemers, ook degenen die op minder dan 5 km van het werk wonen. Meer zelfs: ACLVB ijvert voor een veralgemening van de derdebetalersregeling van het gemeenschappelijk openbaar vervoer voor werknemers (d.w.z. 80% betaald door de werkgever en 20% ten laste van de overheid).

Maak carpooling nog aantrekkelijker

Carpooling werkt! Daarom moet een verdere ontwikkeling absoluut bevorderd worden en moeten er maatregelen op bedrijfsniveau en zones met economische activiteit genomen worden. Concreet kan er gedacht worden aan een financiële tegemoetkoming voor werknemers die kiezen voor carpooling of een communicatieplatform waardoor carpooling gemakkelijker wordt. En waarom ook geen prioritaire parkeerplaatsen voor chauffeurs die carpoolen?

Volle gas voor het sociaal overleg op bedrijfsniveau en overkoepelend



Werknemers hebben recht op meer én betere inspraak in het mobiliteitsbeleid van hun bedrijf.

De driejaarlijkse federale diagnostiek moet volgens de ACLVB uitmonden in concrete actieplannen. Overkoepelende actieplannen ook, waarbij hele industriezones, wijken, steden, ... gezamenlijk de mobiliteitsproblemen aanpakken. Het initiatief van de Brusselse regering om grote bedrijven verplicht een bedrijfsvervoerplan te laten opstellen, is een stap in de goede richting. Maar enkel als werknemers écht inspraak hebben en er middelen van de werkgever tegenoverstaan, zet zo'n bedrijfsvervoerplan iets in beweging.

Schakelen naar een innovatieve organisatie



Samen met de werkgevers en de overheid wil de ACLVB onderhandelen over een meer innovatieve arbeidsorganisatie. Nieuwe werkvormen maken minder verplaatsingen noodzakelijk. Thuiswerk, glijdende uren, ... zijn maatregelen die werken!

Eindbestemming duurzaamheid



Een nationaal klimaatplan, meer middelen voor openbaar vervoer en een rechtvaardige ecofiscaliteit zijn voor de ACLVB de belangrijkste opdrachten voor onze overheden (federaal en regionaal) om zonder omwegen te komen tot een duurzame mobiliteit. Onze levenskwaliteit en het behoud van ons leefmilieu hangen ervan af! Het pad van de duurzaamheid strikt volgen, is belangrijk, al mag dit niet zomaar blindelings gebeuren. Ook de sociale impact moet bij iedere maatregel getoetst worden en waar nodig teruggeschroefd worden. Zo had de Brusselse regering de intentie om dieselwagens ouder dan 20 jaar niet meer toe te laten op regionaal grondgebied. Dit zou ronduit problematisch geweest zijn voor mensen die financieel niet in staat zijn, een andere wagen aan te schaffen.

De ACLVB-Brussel zet sterk in op de ontwikkeling van systemen om wagens te delen. Zulke diensten betekenen een echte meerwaarde voor die Brusselaars die slechts af en toe een auto nodig hebben. Om dit aan te moedigen, verdedigt de ACLVB de toekenning van een fiscaal voordeel zoals dit ook van toepassing is voor dienstencheques.

Multimobiel? Zeker een oplossing!

Uiteraard doen heel wat mensen dit al. Men combineert verschillende transportmiddelen of men maakt een keuze naargelang het weer. De wagen kan deel uitmaken van zo'n multimobiliteit, zelfs als er effectieve en goedwerkende alternatieven bestaan. Bijkomende openbare investeringen moeten het dienstenaanbod van openbaar vervoer uitbreiden in Brussel en in het economische 'hinterland'. Andere hefboomen om een **duurzame en effectievere** multimobiliteit te stimuleren, zijn: park & ride parkings, veiligere fietspaden... **Multimobiliteit aanmoedigen, is ook een verantwoordelijkheid van de werkgevers.** De terugbetaling van verplaatsingskosten moet modulair kunnen gebeuren en dus aanpasbaar zijn in functie van de gekozen transportmiddelen.