

Impact van telewerk en suburbanisatie op de transportvraag

Complementaire oorzaken, tegengestelde
effecten?

Benoît Laine, Federaal Planbureau

Seminarie FOD Mobiliteit & Vervoer 29/9/2023



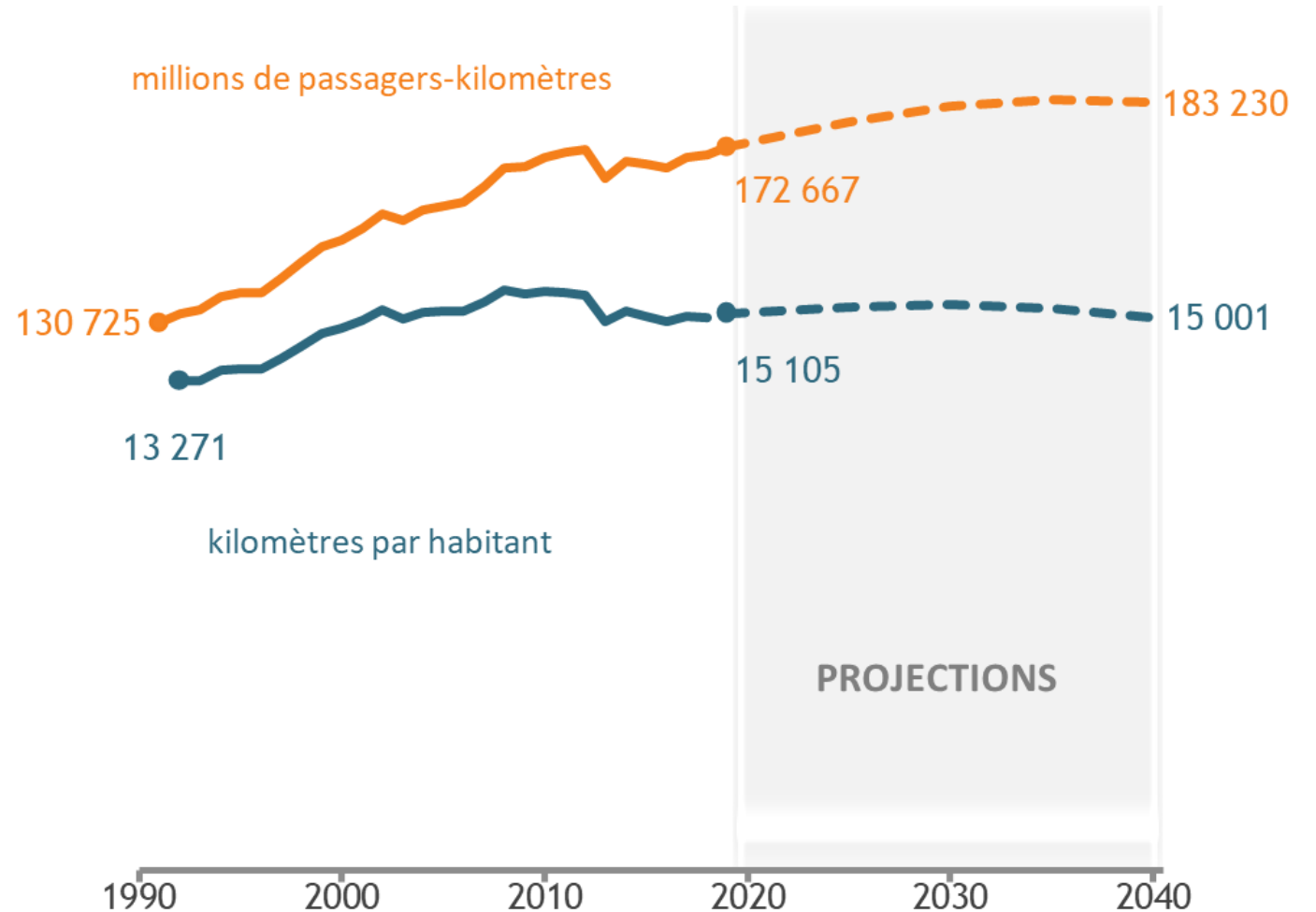
Inhoud presentatie

- Introductie
- Telewerk
- Suburbanisatie
- Wisselwerkingen
- Conclusie



Introduction

- PLANEET en zijn gebruik
- Beschrijving van twee scenario's: telewerken, suburbanisatie
- Limieten van de oefening
 - geaggregeerd model (met name op geografisch niveau: gemeente)
 - met ongewijzigd beleid
 - constant aanbod
- Interdependentie van telewerken en suburbanisatie



Bron: Federaal Planbureau.

Telewerk



Telewerk?

Definitie:

Werktaken uitvoeren buiten je normale werkplek. In ons model: thuis.

Verband met transportvraag:

Direct = vermindering van het aantal woon-werkverplaatsingen

Indirect= opportunistische toename van andere soorten verplaatsingen
(winkelen, diensten...)



Onderzoek naar telewerk (2020)

- Bepaling van het potentieel voor een stijging van het telewerken en het effect op de transportvraag (indien gerealiseerd)
- Bron: ad hoc enquête door de FOD Mobiliteit en Vervoer
- Aanpassing van het PLANET-model om rekening te houden met endogene factoren (woon-werkverkeer hangt af van de afstand tussen woning en werk, de sector waarin men werkt, geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en werkregio).
- Gezondheids crisis en beheersing: een perspectief a posteriori op deze analyse



Potentieel telewerk

"Voluntaristisch" scenario:

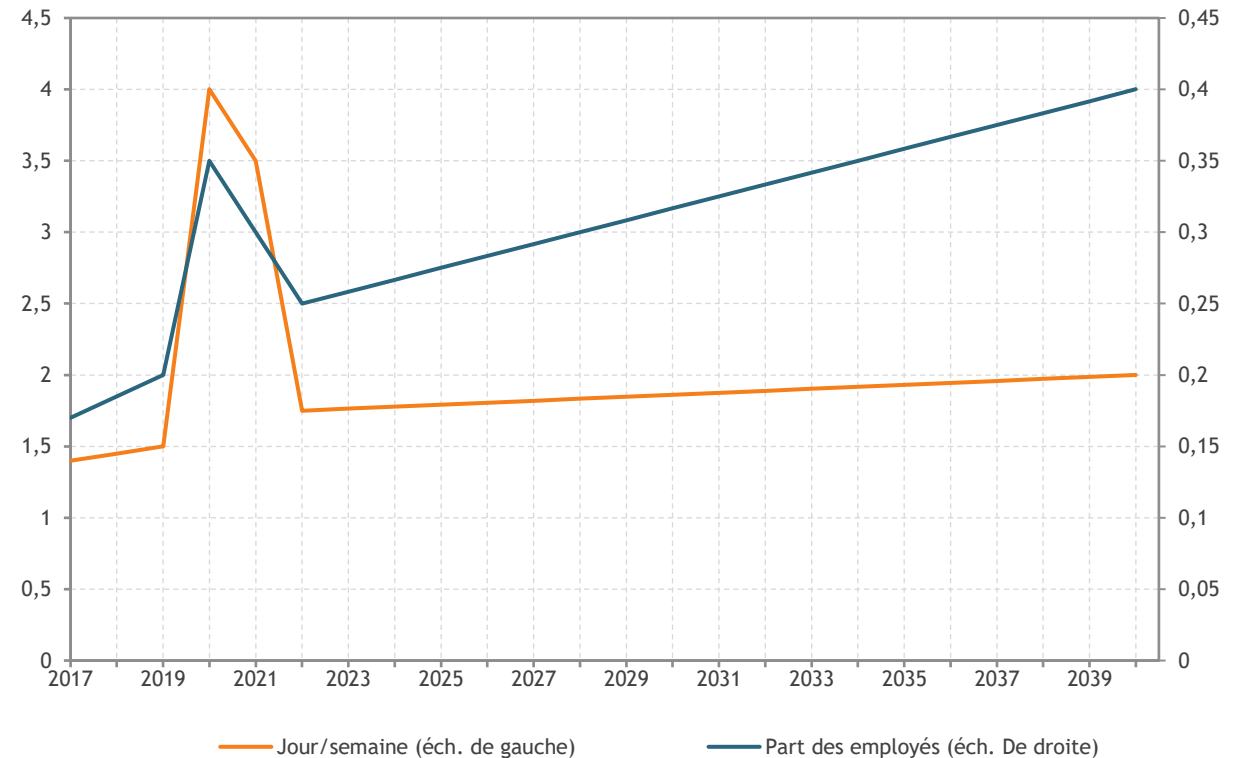
- aandeel telewerkers verdubbeld
- aantal dagen verhoogd van 1,4 naar 2 dagen/week

Lessen uit COVID-19 (lockdown):

- bevestigt de resultaten over het potentieel
- "voluntaristisch" scenario wordt referentiescenario

Hypotheses over de evolutie van telewerk:

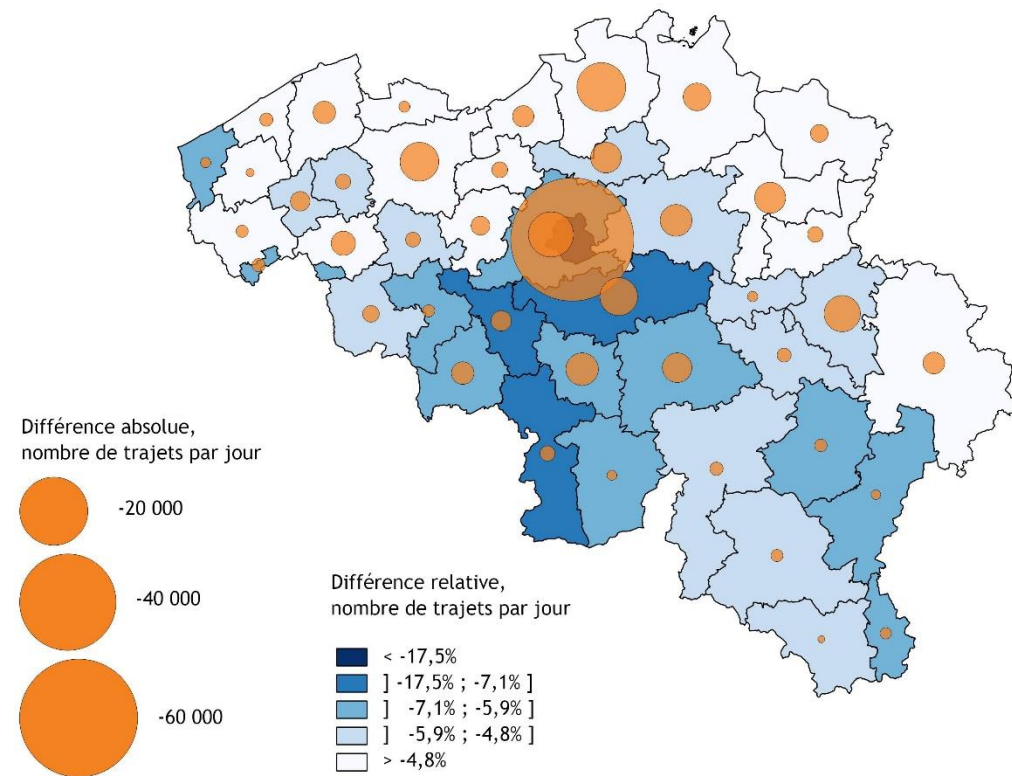
40% van de werknemers, 2 dagen per week in 2040



Bron: Federaal Planbureau.

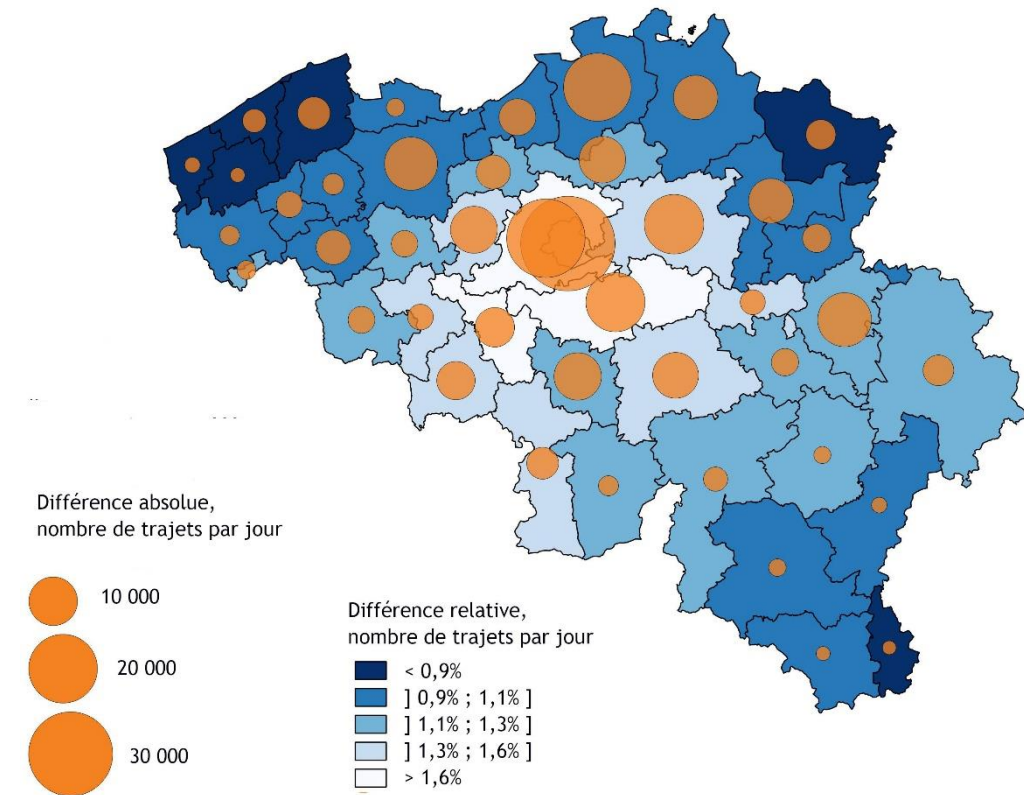
Impact op de transportvraag

Afname van **woon-werkverkeer** per arrondissement van **bestemming**



Bron: Federaal Planbureau.

Toename van trajecten om **andere redenen** per gemeente van **herkomst**



Impact de transportvraag

Bescheiden daling in totaal aantal passagier-kilometers MAAR nieuwe uitsplitsing :

- Meer lokaal, minder lange afstanden naar werkgelegenheidsgebieden
- Minder piek en meer daluren
- Minder gebruik van de trein, aangezien deze weinig gebruikt wordt voor geïnduceerde verplaatsingen en het gebruik ervan gecorreleerd is met telewerken (ambtenaren en grote bedrijven, Brussel, lange afstanden).
- Verhoogde aantrekkelijkheid van de auto tijdens piekuren: doet een deel van het effect op congestie teniet, verminderd gebruik van alternatieven

... de effecten zijn onvoldoende om de stijging van de vraag te absorberen die in onze vooruitzichten wordt voorzien.



Suburbanisatie



Suburbanisatie?

Definitie .

Stedelijke uitdijing buiten de grenzen van een agglomeratie.

Verband met de transportvraag:

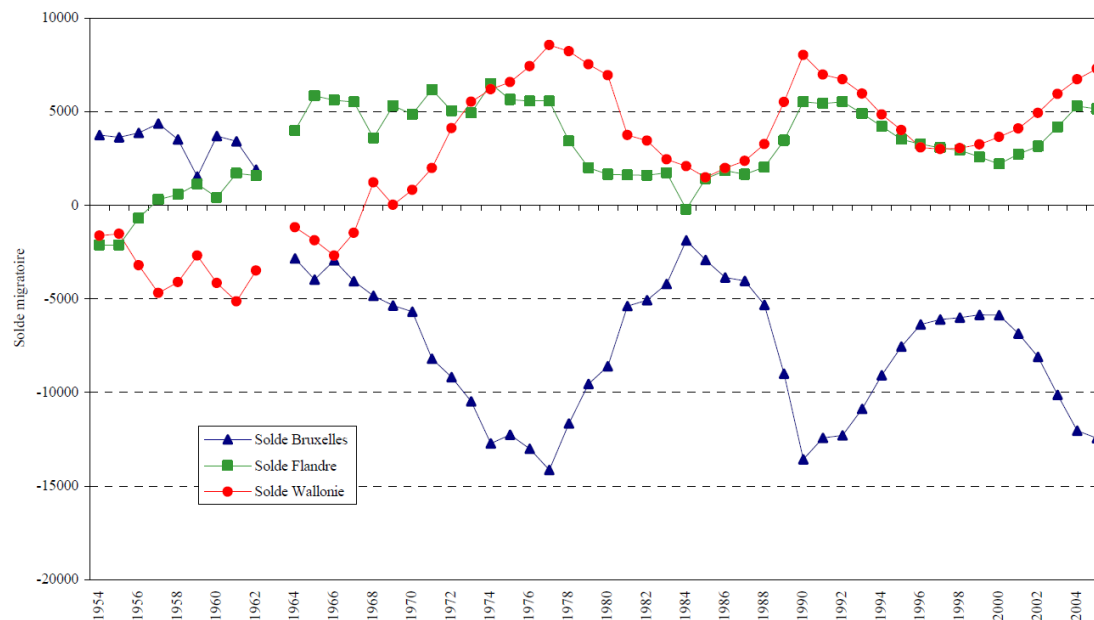
- Verandert de verdeling van de vraag naar vervoer over het grondgebied (de vraag "verhuist" mee met de bevolking)
- De band met de centrale agglomeratie blijft bestaan: de afstand tussen woon- en werkplaats neemt toe
- Voor andere reisdoeleinden is de afgelegde afstand vaak groter in voorstedelijke gebieden
- Vervoerswijzen: meer auto's, minder openbaar vervoer



Evoluties

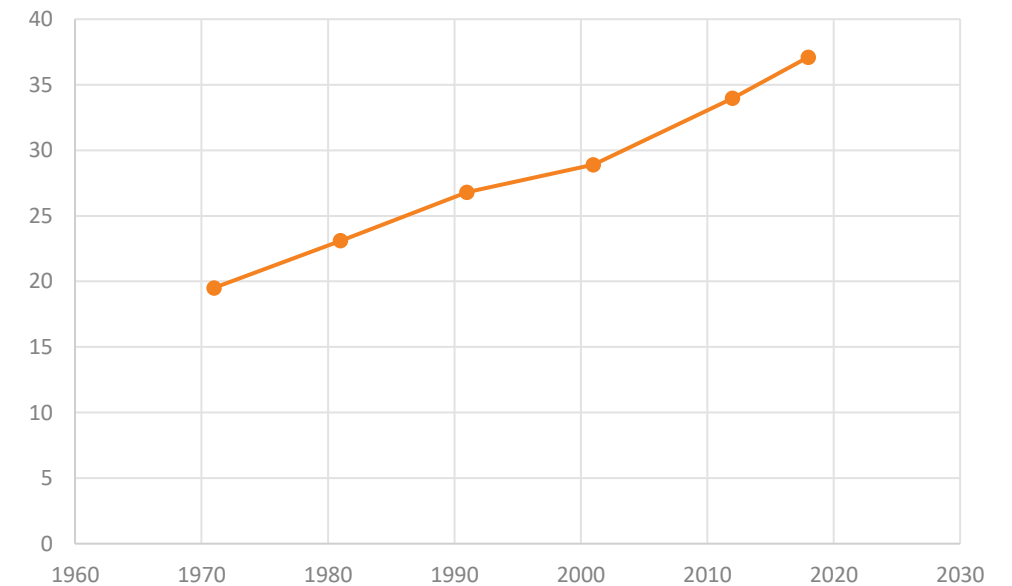
- Historisch Fenomeen (1960->)
- Verschillende "golven", significante huidige dynamiek

Regionaal saldo van interne migratie Aantal personen



(source : INS-RN)

Impact op woon-werkverkeer: aandeel van mensen die buiten hun eigen arrondissement werken %



Bronnen: tellingen, NOSS, berekeningen FPB.

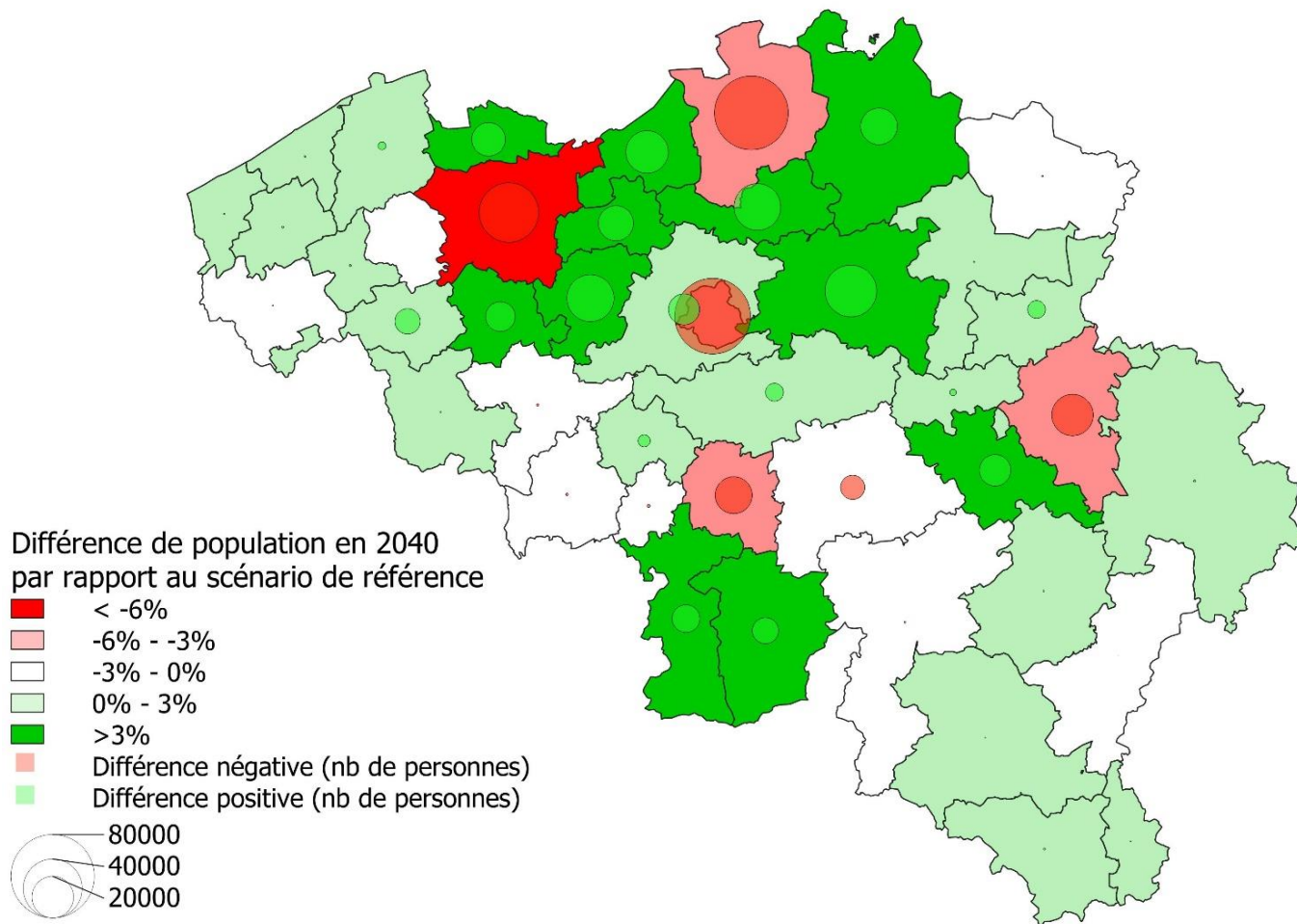


Studie van de suburbanisatie (2023)

- Scenario van versnelde suburbanisatie (voortzetting van recente trends) rond de 5 grote Belgische agglomeraties (Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi)
- Toename van migratiestromen, geen verandering in de verdeling van werkgelegenheid
- Voldoende geaggregeerd geografisch niveau: arrondissement
- Model onderschat impact op woon-werkverkeer (geen endogene keuze van werkplek en woonplaats)



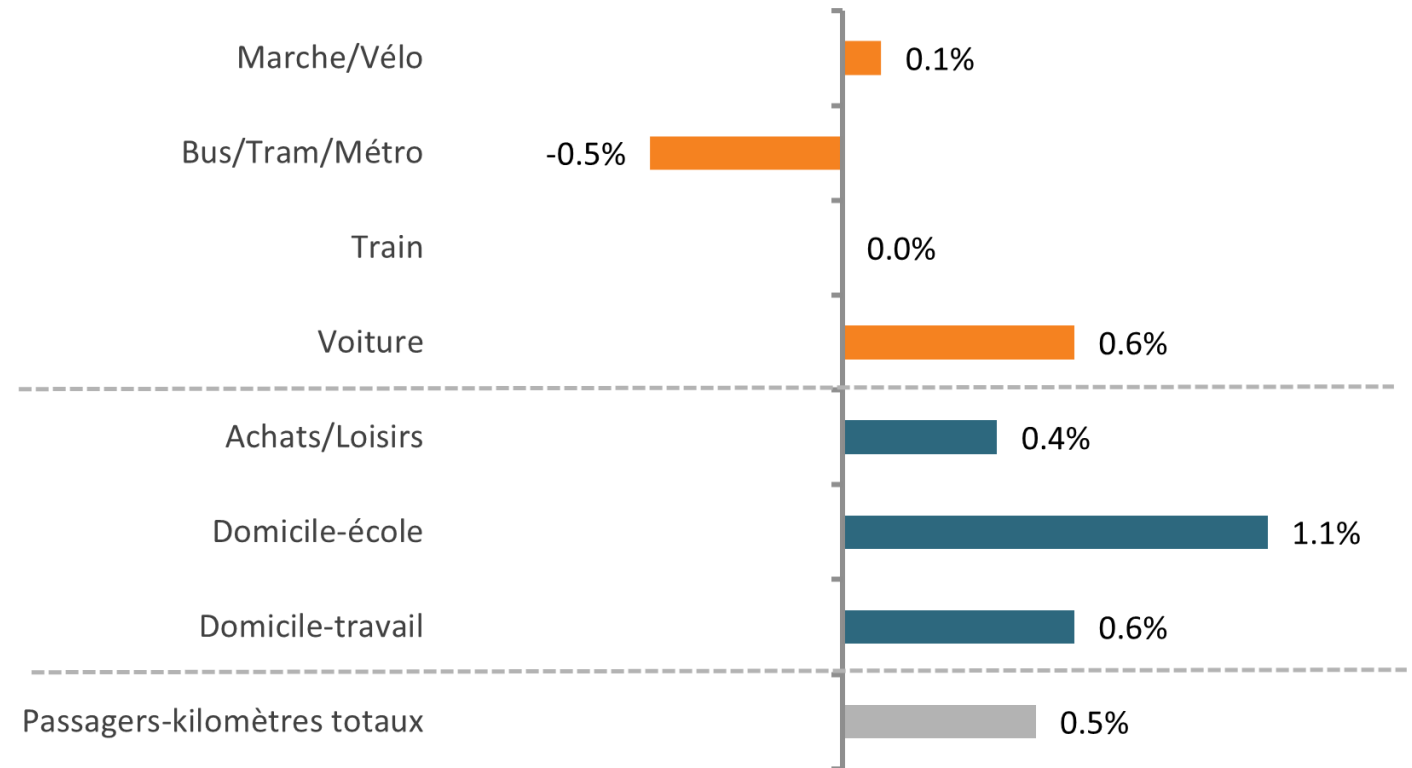
Demografische impact



Bron: Federaal Planbureau.

Impact op de transportvraag

Totaal effect op reizigers-kilometers in 2040 vergeleken met het referentiescenario



Bron: Federaal Planbureau.

Impact op de transportvraag

Totaal effect op passagier-kilometers in 2040 vergeleken met het referentiescenario, per geaggregeerde zone, uitgaande ritten

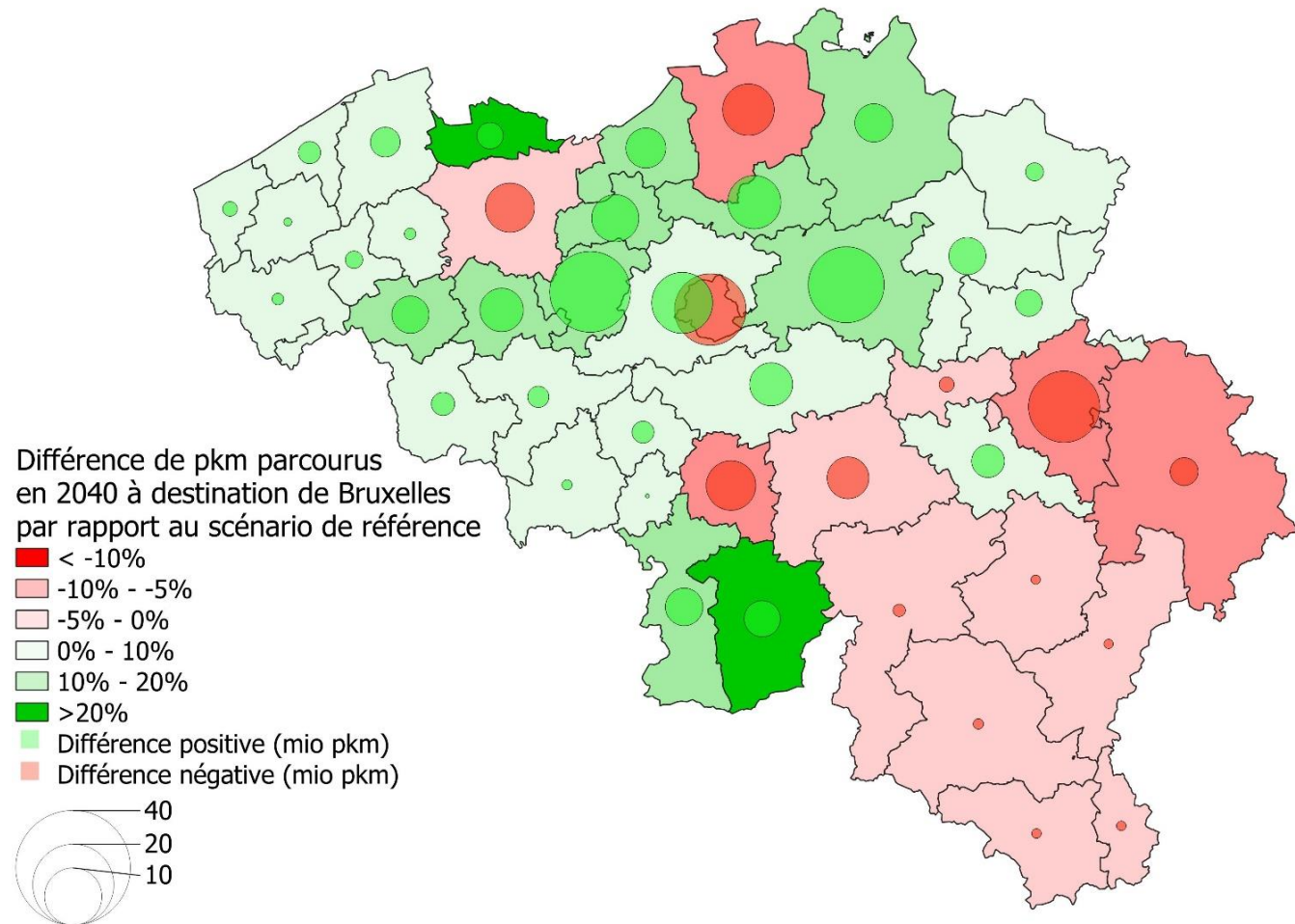
		Bestemming				Totale bevolking
		Agglom.	Suburbane zone	Rest van het land	Totaal	
Origine	Agglom.	-4,0%	-5,9%	-6,0%	-4,9%	-5,0%
	Suburbane zone.	7,4%	3,8%	4,2%	4,4%	4,0%
	Rest van het land	1,2%	-0,5%	0,0%	0,0%	0,0%
	Totaal	-0,3%	1,1%	0,1%	0,5%	0,0%

Bron: Federaal Planbureau.

Totaal effect op reizigers-kilometers in 2040 vergeleken met het referentiescenario, per geaggregeerde zone, woon-werkverkeer

		Bestemming				Bevolking actieve leeftijd
		Agglom.	Zones périurb.	Reste du pays	Total	
Origine	Agglom.	-4,0%	-13,1%	-11,2%	-7,5%	-5,6%
	Suburbane zone	11,4%	3,0%	6,5%	6,4%	4,9%
	Rest van het land	2,3%	-2,2%	-0,2%	-0,1%	0,0%
	Totaal	3,2%	-1,4%	-0,2%	0,6%	0,0%

Impact op het pendelen naar Brussel



Bron: Federaal Planbureau.

Interacties



Interacties

- De mogelijkheid van telewerken vermindert het ongemak van de woon-werkafstand en maakt het gemakkelijker om te kiezen voor migratie naar in de voorsteden.
- Wonen in de buitenwijken is een stimulans om een baan te zoeken waarbij telewerken mogelijk is

Causaliteit onzeker, maar het maakt niet uit: meestal versterken de twee fenomenen elkaar.



Interacties

Heffen de effecten elkaar op? Dat hangt ervan af.

Voor niet-werkgerelateerde verplaatsingen zijn de effecten cumulatief = grotere vraag naar vervoer in de buitenwijken, vaak ten gunste van de auto (lokaal openbaar vervoer moeilijk te organiseren in dunbevolkte gebieden).

Voor **woon-werkverplaatsingen** hebben de effecten de neiging om elkaar te compenseren.

- meer pendelaars (suburbanisatie),
- ...maar elke pendelaar doet minder trajecten (telewerken).



Conclusie



Conclusie

Kan de impact van de intense suburbanisatie gecompenseerd worden door een groter gebruik van telewerken? Waarschijnlijk niet: de ontwikkeling van telewerken kan de toename van de vraag naar pendelvervoer in het demografische referentiescenario niet compenseren...

Zou het aanmoedigen van telewerken kunnen leiden tot een toename van de suburbanisatie, waardoor de verwachte voordelen in termen van vraag naar "woon-werk" vervoer teniet worden gedaan?



Vragen?

Benoît Laine, bl@plan.be



Referenties

Daubresse, C. et B. Laine (2020), The PLANET Model: Methodological Report – PLANET 4.0, Working Paper 01-20, Bureau fédéral du Plan.

Daubresse, C. et B. Laine (2020), Télétravail et demande de transport : une évaluation dans le modèle PLANET, Working Paper 06-20, Bureau fédéral du Plan.

Bureau fédéral du Plan et SPF Mobilité et Transports (2022), *Perspectives de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2040*, avril 2022.

Te verschijnen: Laine, B., *Périurbanisation et transport : Scénarios démographiques alternatifs pour le modèle PLANET*.