

**Excellentie in een .xls-bestand:
De Belgische Diagnostiek Woon-WerkVerkeer**

Thomas Vanoutrive
Universiteit Antwerpen, Departement Transport en Ruimtelijke Economie
thomas.vanoutrive@ua.ac.be

Ann Verhetsel
Universiteit Antwerpen, Departement Transport en Ruimtelijke Economie
Ann.Verhetsel@ua.ac.be

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
24 en 25 november 2011, Antwerpen**

Samenvatting

Excellentie in een .xls-bestand: De Belgische Diagnostiek Woon-WerkVerkeer

In deze paper gaan we in op de vraag van de CVS-organisatoren om enkele pareltjes van mobiliteitsbeleid in de kijker te zetten. Het project dat we in deze paper behandelen is echter geen woonwijk, carpoolparking of nieuwe tramlijn, maar een databank. De Belgische databank Woon-Werkverkeer is het resultaat van een driejaarlijkse bevraging waarin alle grote werkgevers in België informatie moeten geven over het pendelgedrag van hun werknemers en de maatregelen die ze nemen om de pendel te verduurzamen. Deze survey staat ook bekend als de 'Federale Diagnostiek'. Volgens ons zijn er genoeg redenen om deze databank even in de bloemetjes te zetten. Het is immers, na het verdwijnen van de volkstelling, één van de weinige bronnen die actuele informatie verstrekt over woon-werkverkeer in heel België. Veel studies beperken zich tot één gewest (bv. Vlaanderen) en negeren daarbij het feit dat heel wat pendelaars naar een ander gewest reizen (voornamelijk naar Brussel) of vanuit Wallonië door Vlaanderen naar Brussel pendelen. Het verplichte karakter van de enquête maakt dat ze informatie genereert over ongeveer één derde van de Belgische beroepsbevolking. Bedrijven dienen het ingevulde enquêteformulier ook voor te leggen aan de ondernemingsraad zodat een debat over mobiliteit kan ontstaan tussen vakbonden en werkgevers op ondernemingsniveau. Een ander voordeel is dat de werkplaats een relevant observatieniveau is, de werkplaats overstijgt enerzijds het individuele niveau en langs de andere kant is het werkplaatsniveau te verkiezen boven administratieve zones (bv. gemeenten) met hun meestal arbitraire grenzen. Werkplaatsen zijn immers een sociale context en de werknemers die er naartoe pendelen ervaren gelijkaardige bereikbaarheidsproblemen. De bereikbaarheid van werkplaatsen binnen één gemeente kan immers sterk verschillen van plaats tot plaats. Een laatste voordeel is dat de databank toelaat om evoluties doorheen de tijd te observeren aangezien ze elke drie jaar wordt georganiseerd. De databank heeft inmiddels haar nut bewezen voor beleidsondersteunend wetenschappelijk onderzoek en we bediscussiëren kort de voordelen ten opzichte van enkele andere veelgebruikte databronnen over woon-werkverkeer. We moeten toegeven dat er zeker kritiek mogelijk is op de Belgische databank Woon-Werkverkeer, maar door enkele aanpassingen kunnen veel van de nadelen verdwijnen. Zo bevat de databank weinig data over pendelafstand, zijn de definities van complexe begrippen als carpoolen en telewerk niet volmaakt, en is er geen informatie over bedrijfswagens, KMO's en voor- en natransport beschikbaar. Maar desalniettemin zijn er voldoende redenen om te stellen dat een .xls-bestand een excellent stukje transportbeleid kan bevatten.



1. Introductie

De organisatoren van het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2011 vragen om enkele goede voorbeelden van mobiliteitsbeleid te bespreken. Vermoedelijk hadden ze nieuwe openbaar vervoersverbindingen, woonwijken met aandacht voor de zachte weggebruiker en laadpalen op slimme locaties in gedachten. Een databank komt dan niet onmiddellijk in beeld, nochtans is dat ons 'goed voorbeeld'. Wij menen dat de Belgische enquête Woon-Werkverkeer en de daaruit voortkomende databank een '*pareltje op het gebied van de vervoersplanologie*' is, om het met de woorden van de organisatoren te zeggen. Dat we niet alleen staan met onze mening kunnen we afleiden uit onderstaand citaat uit een email die we ontvingen naar aanleiding van een wetenschappelijke publicatie gebaseerd op de Federale Diagnostiek Woon-Werkverkeer ('*HTWT survey*'). Een transportdeskundige uit Nieuw Zeeland schreef ons het volgende:

'I am fascinated by the HTWT survey as it opens up possibilities for monitoring the effectiveness of workplace travel plans (as we call them here) and changes in modal split over time in a statistically robust manner.'

Het is niet evident dat overheden, en dan nog de veelgeplaagde Belgische federale overheid, de moed hebben om een dataverzameling op grote schaal op te zetten. De meerwaarde kan echter groot zijn: toekomstige beleid kan immers beter onderbouwd worden. Of zijn sommige beleidsmakers bang dat de cijfers niet zeggen wat zij denken?

2. Ontstaan

De Federale Diagnostiek Woon-Werkverkeer is een driejaarlijkse enquête waarbij alle grote bedrijven in België verplicht informatie moeten geven over hoe hun werknemers naar het werk komen, welke bereikbaarheidsproblemen er zijn, en wat ze doen om hun personeel groener te laten pendelen. De ingevulde enquête moet daarna ook besproken worden met de werknemers in de ondernemingsraad. Dit is allemaal geregeld via een programmawet uit 2003 en enkele Koninklijke Besluiten die de details regelen. Deze wet heeft echter een voorgeschiedenis. Eind jaren 1990 waren er in België immers plannen om bedrijfsvervoerplannen verplicht te maken voor alle werkgevers met minstens 50 werknemers. Deze voorstellen werden echter afgevoerd na hevige negatieve reacties uit de bedrijfswereld (Rye, 1999; Enoch and Potter, 2003). Na nog wat adviezen en discussies kwam er in 2003 dan uiteindelijk de verplichting om driejaarlijks een enquête in te vullen voor werkgevers met minstens 100 werknemers en dit voor al hun vestigingen met minstens 30 werknemers. Sedert 2005 heeft de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer zo al drie enquêtes uitgevoerd en de data ter beschikking gesteld voor wetenschappelijk onderzoek (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2007; Vanoutrive et al., 2010). Daarenboven is er een online-tool beschikbaar waarbij iedereen voor een willekeurige Belgische gemeente kan opvragen van waar de pendelaars komen en naar waar hun inwoners zoals trekken. In het Brussels gewest gebeurt de enquête in samenwerking met de gewestelijke overheid omdat die bedrijfsvervoerplannen wel verplicht maakte (Leefmilieu Brussel-BIM and ULB-IGEAT, 2008).

3. De Enquête

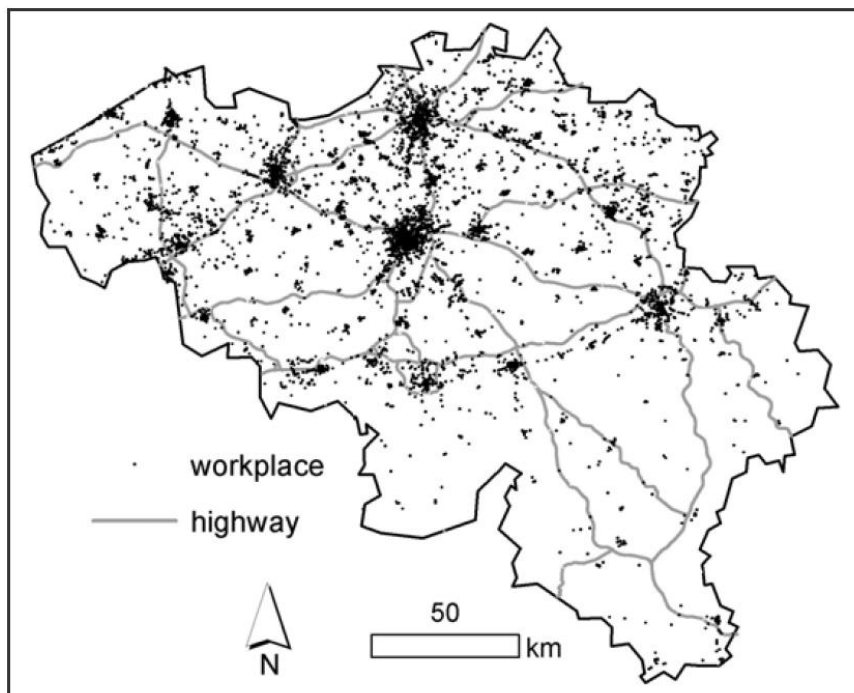
De enquête omvat een vragenlijst van zo'n tien pagina's en bevat volgende delen:

- identificatie van de werkplaats, adres en algemene informatie zoals de economische sector, uurroosters en het aantal werknemers.
- de modal split: hoeveel werknemers hebben als hoofdvervoermiddel de wagen, de fiets, de trein etc.

-een lijst van maatregelen die ze kunnen aanvinken als ze genomen worden op de site zoals fietsenstallingen, fietsonderhoud, een carpooldatabank en vergoedingen voor werkgerelateerde verplaatsingen met de fiets.

-een lijst van bereikbaarheidsproblemen die kunnen aangevinkt worden zoals gevaarlijk verkeer, congestie en slecht aanbod van openbaar vervoer.

Deze data worden dan gestructureerd in een databank die informatie bevat over zeven à achtduizend werkplaatsen in België. Op deze locaties is ongeveer één derde van de Belgische beroepsbevolking tewerkgesteld, de overige werken in kleinere organisaties. De locatie van de werkplaatsen (>30 werknemers) in de diagnostiek van 2005 is weergegeven op de kaart in Figuur 1.



Figuur 1: Locatie van de werkplaatsen in de Federale Diagnostiek 2005 (bron: Vanoutrive et al., 2010)

4. Voordelen

Om te verklaren waarom we enthousiast zijn over de federale databank Woon-Werkverkeer lichten we hier de voordelen toe. Dit oordeel is gebaseerd op eigen onderzoek uitgevoerd in kader van het ADICCT project welk gefinancierd werd door het Belgische Federale Wetenschapsbeleid (ADICCT: Assessing and Developing Initiatives of Companies to control and reduce Commuter Traffic). Zonder de databank zou dit onderzoek er heel anders hebben uitgezien en de overheid heeft dus enerzijds door haar financiering en anderzijds door het ter beschikking stellen van data het onderzoek mee gestuurd.

4.1 Omvang van de steekproef

Het verplichte karakter van de enquête maakt dat er een responsgraad is van zo'n 85-90%. Dit zorgt er voor dat resultaten kunnen gebruikt worden om verschillende delen van België te vergelijken. Ter vergelijking, mocht je 1000 inwoners van België een enquête laten invullen over mobiliteit dan zou het statistisch weinig steek houden om op basis daarvan gemeenten te vergelijken op vlak van mobiliteitsgedrag. De databank

WWV daarentegen bevat informatie over meer dan een miljoen pendelaars, weliswaar geaggregeerd in werkplaatsen. Dankzij deze informatie kunnen geïnteresseerden via een interactieve tool nagaan naar welke andere gemeente welk aandeel van de inwoners van een gemeente pendelt, of van waar de pendelaars komen in hun gemeente. Naast de omvang van de steekproef is het feit dat de enquête België als studiegebied heeft een groot voordeel. Door het overhevelen van grote delen van zowel het mobiliteits- als het onderzoeksbeleid naar de gewesten (Vlaanderen, Wallonië en Brussel), spitst het meeste wetenschappelijke onderzoek zich wegens dataproblemen toe op één gewest. Dit roept echter vragen op omdat Brussel een centrale positie inneemt in de Belgische economie en ook heel wat overheden huisvest en daardoor grote stromen pendelaars aantrekt uit de drie gewesten. Het is dus aan te bevelen om heel België als studiegebied te nemen om woon-werkverkeer te onderzoeken, in plaats van één van de drie gewesten afzonderlijk.

4.2 Discussie sociale partners

De enquête WWV moet voorgelegd worden aan de ondernemingsraad van een bedrijf, dit is de overlegstructuur waar vertegenwoordigers van de werknemers zaken bespreken met de werkgever. Dit kan aanleiding geven tot discussies over mobiliteit en er kan daardoor druk worden uitgeoefend op de directie om maatregelen te nemen. We merken dat vakbonden steeds meer en meer aandacht hebben voor de mobiliteit van de werknemers, en ook investeren in de nodige vorming rond mobiliteit voor hun vertegenwoordigers.

4.3 Informatie op werkplaatsniveau

Het meeste onderzoek over verplaatsingsgedrag gebruikt informatie over individuele pendelaars of aggregeert dergelijke informatie in zones zoals gemeenten of stadsgewesten. Daarbij bestaat het risico dat werkgerelateerde factoren (zoals werkuren) onderbelicht worden. Weinig tot geen databanken laten toe om na te gaan of werknemers die bij eenzelfde bedrijf tewerkgesteld zijn, gelijkaardig verplaatsingsgedrag vertonen. De databank WWV daarentegen gaat uit van de bestemming van de pendeltrip, de werkplaats. Als werkplaatsgerelateerde factoren al worden meegenomen in onderzoek, dan gebeurt dit meestal door enkele variabelen te gebruiken die de werkelijkheid reduceren.

4.4 Driejaarlijks

Doordat de Federale Diagnostiek elke drie jaar gebeurt, is het mogelijk om evoluties in de tijd te bestuderen. Eens de data voor 2011 beschikbaar zijn, kunnen vergelijkingen gemaakt worden tussen 2005, 2008 en 2011 waarbij bijvoorbeeld kan nagegaan worden welke bedrijven welke maatregelen genomen hebben en welke effecten deze maatregelen teweegbrachten.

5. Andere databanken

5.1 Socio-Economische Enquête

Tot 2001 organiseerde de Belgische overheid ongeveer om de tien jaar een volkstelling, al werd die in 2001 omgedoopt tot Socio-Economische Enquête (SEE). De SEE levert tot ver in de tijd (zie bv. Dickinson, 1957; Verhetsel et al., 2009) informatie over pendelstromen tussen gemeenten of andere zones. In de laatste enquête werden er ook extra vragen toegevoegd om nog meer informatie over woon-werkverkeer te verkrijgen. Naast vervoersmodus en afstand is zo ook informatie beschikbaar over de combinatie met andere activiteiten zoals winkelen of kinderen op- of afhalen (Verhetsel et al., 2009). Helaas kent de SEE van 2001 geen opvolger en zal in de toekomst enkel op basis van verouderde gegevens of steekproeven de link kunnen worden gelegd tussen socio-

economische status, verplaatsingsgedrag en woon- en werkplaatsfactoren (Verhetsel en Vanelslander, 2010; Verhetsel et al., 2010). De databank WWV biedt als nieuw element het gezichtspunt van de werkgever en bevat data over het mobiliteitsbeleid dat bedrijven voeren, maar het is geen substituut voor een volkstelling.

5.2 Onderzoek Verplaatsingsgedrag

In Vlaanderen, maar ook elders (er bestaan ook initiatieven op Belgisch niveau), vormen surveys gebaseerd op verplaatsingsdagboekjes een belangrijke bron van informatie over het verplaatsingsgedrag van individuen. Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) is daar een bekend voorbeeld van. Voordeel van deze methode is dat de complexiteit van verplaatsingsketens van individuen beter beschreven wordt en dat gecontroleerd kan worden voor heel wat socio-economische kenmerken van de respondenten. Groot nadeel is de steekproefgrootte, die eerder beperkt is (max. enkele duizenden respondenten) wat generalisatie en een ruimtelijke analyse van de resultaten bemoeilijkt. In vergelijking met de databank WWV kan het OVG niet dezelfde rijkdom aan informatie over werkplaatsgerelateerde factoren bieden.

6. Kan het nog beter?

We hebben beargumenteerd dat de databank WWV een unieke bron is van informatie over mobiliteit, die een eigen dimensie heeft naast andere bestaande bronnen. En ook al beschouwen we deze databank als een '*topper van excellentie*', toch zijn er nog altijd punten voor verbetering. We sommen ze hieronder op.

6.1 Afstand

Afstand is een eerste aandachtspunt. Gegevens m.b.t. de pendelafstand zijn cruciaal om een globaal beeld te krijgen over de impact van woon-werkverkeer (aantal afgelegde kilometers) op de maatschappij en het milieu. Uitstoot van CO₂ en schadelijke stoffen is immers sterk gerelateerd aan afstand. Dankzij het werk van de FOD Mobiliteit kan voor de meeste sites een benadering gegeven worden van de gemiddelde pendelafstand per vestiging (op basis van woonplaatsgegevens in RSZ-databanken). Helaas kunnen we de woonplaats (nog) niet ondubbelzinnig linken aan de gebruikte vervoersmodus. Het is ook een bekend fenomeen dat bedrijven met meerdere vestigingen sommige van hun werknemers niet toewijzen aan de werkplaats waar ze in de praktijk het meeste tijd doorbrengen. Ondanks de voordelen van e-government, dienen we te besluiten dat het opvragen van een lijst met de woonplaats van de werknemers (zoals voorzien in een Koninklijk Besluit), meer bruikbare informatie zou opleveren dan het linken van verschillende overheidsdatabanken. Informatie over individuele werknemers zou deels de problemen van het verdwijnen van de volkstelling kunnen opvangen (uiteraard met garanties over de privacy).

6.2 Definities

De definities van de verschillende vervoerswijzen zijn niet alleen verschillend van deze in bijvoorbeeld de SEE2001, het is ook niet helemaal duidelijk hoe de definitie van bijvoorbeeld carpooling geïnterpreteerd moet worden door bedrijven. In het bijzonder gaat het om het uitsluiten van carpoolen met familieleden. De omschrijving van de fietsvergoeding en het terugbetalen van openbaar vervoersabonnementen is ook relatief complex. Toegegeven, er dient rekening gehouden te worden met de verplichte werkgeversbijdrage en de afspraken gemaakt in CAO's. Desalniettemin zou het eenvoudiger zijn om bedrijven te laten invullen welk percentage van een openbaar vervoersabonnement wordt terugbetaald, of er een derde betalerovereenkomst is, en wat de hoogte van een fietsvergoeding is. Via een bijkomende vraag kan dan gevraagd worden of dit verschillend is van de sectorale CAO. Het fenomeen telewerk wordt samengevat in één ja-of-nee vraag, en hetzelfde geldt voor de aanwezigheid van een

mobilitieitsmanager. Dit heeft als gevolg dat niets bekend is over de omvang van telewerk (gaat het om één of om alle werknemers?, dagelijks of occasioneel?), en over de positie van de mobiliteitscoördinator (part- of fulltime, link met het management,...).

6.3 Bedrijfswagens

Rond het thema bedrijfswagens worden soms heftige discussies. Echter, in de Federale Diagnostiek komt het thema amper aan bod, met als gevolg dat er geen objectieve uitspraken kunnen worden gedaan over de aard en de impact van bedrijfswagens. Dergelijke informatie zou het debat kunnen objectiveren.

6.4 Voor- en natransport

De complexiteit van een woon-werktrip krijgt heel wat aandacht in de transportliteratuur. De combinatie met winkelen, het op- en afhalen van kinderen en dergelijke zijn veel genoemde redenen waarom mensen toch voor de wagen blijven kiezen. Helaas werden de optionele vragen over voor- en natransport nauwelijks ingevuld. Bijgevolg kon het fenomeen van tripcomplexiteit niet ten volle onderzocht worden, terwijl het aan belang lijkt toe te nemen.

6.5 KMO's

De databank WWV bevat in principe alle werkplaatsen met minstens 30 werknemers van bedrijven met minstens 100 werknemers. Door deze grenswaarden blijven echter twee derde van de werknemers buiten beeld omdat die in kleinere ondernemingen tewerkgesteld zijn. Het is aangewezen na te gaan hoe informatie kan verkregen worden over het mobiliteitsbeleid en de verplaatsingspatronen bij KMO's (Kleine en Middelgrote Ondernemingen).

6.6 Data op individueel niveau

Tot op heden ontbreekt het de databank WWV wel aan data op het niveau van het individu, dewelke relevant blijft. Merk op dat voorzien is dat bedrijven ook informatie over hun individuele werknemers zouden ter beschikking stellen, uiteraard met respect voor de privacy.

7. Besluit

De Belgische Federale Diagnostiek Woon-Werkverkeer is een unieke en waardevolle bron van informatie. Elke drie jaar dienen alle grote bedrijven immers een enquête in te vullen over het verplaatsingsgedrag van hun werknemers. Daarenboven wordt via een uitgebreide lijst van vragen het gevoerde mobiliteitsbeleid bij ondernemingen in kaart gebracht, naast een evaluatie van de bereikbaarheid van de sites. Vandaar dat we in deze paper de lof zingen op de databank Woon-Werkverkeer die het resultaat is van de Federale Diagnostiek.

Referenties

Dickinson, R.E., 1957. The Geography of Commuting - the Netherlands and Belgium. *Geographical Review* 47, 521-538.

Enoch, M. and Potter, S., 2003. Encouraging the commercial sector to help employees to change their travel behaviour. *Transport Policy* 10, 51-58.

FOD Mobiliteit en Vervoer, 2007. Diagnostiek Woon-Werkverkeer van 30 juni 2005 – Eindverslag. Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Brussels.

Leefmilieu Brussel-BIM and ULB-IGEAT, 2008. Stand van zaken van de mobiliteit in de grote bedrijven in het Brussels Gewest Analyse van de bedrijfsvervoerplannen. Leefmilieu Brussel – BIM, Brussels.

Rye, T., 1999. Employer transport plans - a case for regulation? *Transport Reviews* 19, 13-31.

Vanoutrive, T., Van Malderen, L., Jourquin, B., Thomas, I., Verhetsel, A. and Witlox, F., 2010. Mobility management measures by employers: Overview and exploratory analysis for Belgium. *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 10, 121-141.

Verhetsel, A., Thomas, I., and Beelen, M., 2010. Commuting in Belgian metropolitan areas: The power of the Alonso-Muth model. *Journal of Transport and Land Use* 2, 109-131.

Verhetsel, A., Van Hecke, E., Thomas, I., Beelen, M., Halleux, J.-M., Lambotte, J.-M., Rixhon, G., and Mérenne-Schoumaker, B., 2009. Pendel in België. FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie, Brussels.

Verhetsel, A. and Vanelslander, T., 2010. What location policy can bring to sustainable commuting: an empirical study in Brussels and Flanders, Belgium. *Journal of Transport Geography* 18, 691-701.

Websites:

-Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer:

<http://www.mobilit.fgov.be/nl/index.htm>

-Online tool van de FOD Mobiliteit en Vervoer:

<http://www.start-sitter.be:8080/production/default.htm>

-Informatie van de Brusselse overheid over bedrijfsvervoerplannen:

<http://www.leefmilieubrussel.be/Templates/Professionnels/niveau2.aspx?&id=11565&langtype=2067>

(websites laatst geraadpleegd op 25 augustus 2011)