

CRB 2024-0870

27 maart
2024

ADVIES

**Editie 2024 van de federale diagnostiek
woon-werkverkeer**



Blijde Inkomstlaan 17-21 1040 Brussel
Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21 1040 Bruxelles
T 02 233 88 11
E mail@ccecrb.fgov.be
www.ccecrb.fgov.be

Inbehandelingneming

In uitvoering van de programmawet van 8 april 2003 heeft mevrouw Valérie Verzele, directeur-generaal van het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer, bij brief van 5 december 2023 de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hieronder: de Raden) om advies gevraagd over het ontwerp van werkgeversvragenlijst voor de editie 2024 van de federale diagnostiek woon-werkverkeer.

De gemengde subcommissie Federale diagnostiek, die binnen de Raden met dit dossier is belast, heeft zich tijdens haar vergaderingen van 19 december 2023 en 23 januari 2024 gebogen over deze adviesvraag. Op basis van haar besprekingen en rekening houdend met de resultaten van een schriftelijke bevraging die ze organiseerde na de presentatie door de FOD Mobiliteit en Vervoer van de resultaten van de editie 2021 van de federale diagnostiek, heeft deze gemengde subcommissie het onderstaande advies opgesteld, dat op 27 maart 2024 door de gemengde plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

Dit advies bevat drie delen. In het eerste deel stellen de Raden aanpassingen voor aan het ontwerp van werkgeversvragenlijst 2024 die de aan de diagnostiek deelnemende werkgevers zullen moeten invullen. Hiervoor houden ze rekening met de resultaten van een schriftelijke bevraging over het gebruik van de federale diagnostiek, die ze tussen 28 september 2023 en 22 november 2023 organiseerden bij mobilitymanagers, bedrijfszonemanagers, openbaarvervoeroperatoren en academici ter voorbereiding van de editie 2024 van de federale diagnostiek woon-werkverkeer. Ook maken de Raden steeds de afweging tussen, enerzijds, informatie verzamelen die nodig is voor het uitwerken van een mobiliteitsbeleid en die een reële meerwaarde heeft voor het sociaal overleg inzake mobiliteit binnen de ondernemingen, en, anderzijds, de administratieve last van de deelnemende ondernemingen zo minimaal mogelijk houden.

Vervolgens stellen ze aanpassingen voor aan het ontwerp van interactieve werknemersvragenlijst 2024 die enkel online via de gratis tool van de FOD Mobiliteit en Vervoer kan worden ingevuld door de werknemers van wie de werkgever de genoemde tool gebruikt om zijn personeelsleden te bevragen over hun woon-werkverkeer.

In het derde en laatste deel formuleren de Raden een aantal algemene aanbevelingen met het oog op de volgende edities van de federale diagnostiek, die ze distilleren uit de antwoorden die ze van mobilitymanagers, bedrijfszonemanagers, openbaarvervoeroperatoren en academici ontvangen hebben in het kader van hun schriftelijke bevraging over het gebruik van de federale diagnostiek.

ADVIES

1 Het ontwerp van werkgeversvragenlijst 2024

1.1 Deel 2: Organisatie van de arbeidstijd

Zowel in het ontwerp van werkgeversvragenlijst als in het ontwerp van interactieve werknemersvragenlijst wordt gepeild naar de telewerkfrequentie op weekbasis. De Raden merken op dat de antwoordopties die in de beide ontwerplijsten onder deze vraag kunnen worden aangevinkt verschillend zijn. In het ontwerp van werkgeversvragenlijst kan de optie “minder dan 1 dag per week en minstens 5x per jaar” worden aangevinkt, in het ontwerp van werknemersvragenlijst daarentegen de optie “minder dan 1 dag per week en minstens 1x per maand”.

De Raden vragen om de antwoordopties bij deze vraag in de beide lijsten identiek te maken aan elkaar door in de beide lijsten de antwoordoptie “minder dan 1 dag per week en minstens 1x per maand” voor te stellen.

1.2 Deel 3: Verplaatsingswijze van de werknemers

De Raden nemen akte van het voorstel van de FOD Mobiliteit en Vervoer om vanaf de editie 2024 in de werkgeversvragenlijst niet meer te peilen naar de eventuele verplaatsingswijze(n) voor het voor- en natraject. De vraag daarover zal enkel nog worden gesteld in de interactieve werknemersvragenlijst en dus enkel nog kunnen worden ingevuld door de werknemers van wie de werkgever gebruik maakt van de tool¹ die de FOD gratis ter beschikking stelt.

De Raden merken op dat de federale diagnostiek een van de enige gegevensbronnen is die informatie bevat over de verplaatsingswijze(n) voor het voor- en natraject in het kader van de woon-werkverplaatsingen. Deze informatie is in hun ogen nodig om de

¹ Voor de editie 2021 van de federale diagnostiek woon-werkverkeer heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer gegevens van zo'n 120.000 werknemers kunnen verkrijgen via het gebruik van de tool. Ter vergelijking: bij de federale diagnostiek zijn 1.623.689 werknemers betrokken via de 9.731 ingevulde enquêtes.

multimodaliteit in het kader van het woon-werkverkeer te kunnen monitoren en om indien nodig bijsturende maatregelen te kunnen nemen om de door de verschillende beleidsniveaus nagestreefde modal shift te realiseren.

De Raden vestigen er eveneens de aandacht op dat informatie over de verplaatsingswijze(n) voor het voor- en natraject belangrijk is voor de regionale openbaarvervoeroperatoren. Mede dankzij deze informatie hebben ze immers inzicht in (de evolutie van) het gebruik van het regionaal openbaar vervoer voor het voor- of natraject en kunnen ze het onbenut potentieel van het regionaal openbaar vervoer inschatten. Ook kunnen ze mede dankzij deze informatie oplossingen aanreiken voor (bereikbaarheids)problemen² die geïdentificeerd worden door aan de diagnostiek deelnemende bedrijven en openbare instellingen.

De Raden vragen dat de FOD Mobiliteit en Vervoer in de werkgeversvragenlijst onder punt 3.3. “Eventuele verplaatsingswijze(n) voor het voor- en natraject” een informatieve noot opneemt waarin geduïd wordt op het belang van deze informatie en waarin de werkgevers en de werknemers zo veel mogelijk worden aangemoedigd om de tool die de FOD Mobiliteit en Vervoer gratis aanbiedt, respectievelijk ter beschikking te stellen en in te vullen.

1.3 Deel 6: Mobiliteitsbeleid van de werkgever

1.3.1 Sectie “Wagen”, subsectie “Aanvullende voordelen voor de bezitters van een bedrijfswagen”

In het voorstel van werkgeversvragenlijst 2024 wordt onder andere gepeild naar de aanwezigheid, de afwezigheid of de geplande invoering van een “tankkaart met beperkingen” of een “tankkaart zonder beperkingen”. Rekening houdend met de opmars van de elektrische bedrijfswagens en met de ambitie van de federale regering om het bedrijfswagenpark tegen 2026 koolstofemissievrij te maken, vragen de Raden dat de genoemde voordelen in de definitieve werkgeversvragenlijst als volgt worden geformuleerd: “tank- of laadkaart zonder beperkingen” en “tank- of laadkaart met beperkingen”. Ook vragen de Raden om aan de hand van een aantal concrete voorbeelden te preciseren wat onder “beperkingen” dient te worden verstaan (bv. een beperking op het aantal gereden kilometers, enkel in België tanken of laden, een beperking op het aantal kilowatturen snelladen...).

² Voorbeelden van dergelijke problemen zijn: de vestigingseenheid is zeer moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer; de afstand tussen de vestigingseenheid en de halte of het station is te groot; het openbaar vervoer doet de halte in de buurt van de vestigingseenheid te weinig aan.

1.3.2 Sectie “Wagen”, subsectie “Alternatieven voor bedrijfswagens”

In de subsectie “Alternatieven voor bedrijfswagens” van het voorstel van werkgeversvragenlijst 2024 wordt onder andere gepeild naar de aanwezigheid, de afwezigheid of de geplande invoering van een mobiliteitsbudget zoals dat is voorzien in de wet van 17 maart 2019.

De Raden vragen dat de FOD Mobiliteit en Vervoer in deze subsectie een tekstje voorziet waarin de werkgevers zo veel mogelijk aangemoedigd worden om gebruik te maken van de gratis tool van de FOD en om het deel “Bedrijfswagen” (een optioneel deel waarin de vragen over het mobiliteitsbudget vervat zitten) op te nemen in de vragenlijst die ze hun werknemers via deze tool kunnen voorleggen.

2 Het ontwerp van interactieve werknemersvragenlijst 2024

2.1 Het deel “Bedrijfswagen”

De Raden stellen voor om de vraag “Heeft u een bedrijfswagen?” te herformuleren als “Beschikt u over een bedrijfswagen of een mobiliteitsbudget?” zodat alle werknemers die in aanmerking komen voor een mobiliteitsbudget de vragen over dat budget te zien krijgen.

In het deel “Bedrijfswagen” van het ontwerp van interactieve werknemersenquête 2024 wordt aan werknemers gevraagd of ze interesse³ hebben voor een mobiliteitsbudget. Op de vraag “Beschikt u over een mobiliteitsbudget aangeboden door uw werkgever?” kunnen ze antwoorden met “ik maak er gebruik van”, “ik maak er geen gebruik van” of “ik ken dit niet”. De Raden stellen voor om de laatste antwoordoptie te vervangen door “de werkgever biedt geen mobiliteitsbudget aan”.

Voorts vragen de Raden om over de besteding van het mobiliteitsbudget een extra vraag toe te voegen die als volgt luidt:

³ Naar de interesse voor een mobiliteitsbudget wordt gepeild via de vraag “Zou u uw bedrijfswagen willen opgeven voor andere voordelen zoals een treinabonnement, een fiets, een huurwagen in het buitenland tijdens de vakantie, een minder dure en meer ecologische wagen, een financiële vergoeding (extra loon, fiscaal voordeel)?”

Waarvoor gebruikt u uw mobiliteitsbudget? (vink alle antwoordopties aan die op u van toepassing zijn)

- voor de financiering van een milieuvriendelijke bedrijfswagen
- voor de financiering van huisvestingskosten (bv. huur, hypothecaire lening)
- voor de financiering van openbaar vervoer en de ermee verband houdende parkeerkosten (bv. kosten van een auto- of fietsparkeerabonnement)
- voor de financiering van zachte mobiliteit (bv. de aankoop van een fiets/step, stallingskosten van een fiets, de uitrusting voor een fiets/step)
- voor de financiering van deelmobiliteit
- saldo uitbetaald krijgen
- andere: ...

Ze wijzen erop dat informatie over de besteding van het mobiliteitsbudget belangrijk is om het gebruik van het mobiliteitsbudget te kunnen evalueren in het licht van de mobiliteitsdoelstelling die ermee wordt nagestreefd (nl. het gebruik van duurzame modi bevorderen). Ook vestigen de Raden er de aandacht op dat de bevoegde administraties (de RSZ en de FOD Financiën) geen informatie bezitten over de besteding van pijler 2 “Duurzame mobiliteit” van de toegekende mobiliteitsbudgetten.

2.2 Het deel “Hoofdvervoermiddel”

Aan werknemers die een niet-elektrische fiets of een elektrische fiets (25 km/u) als hoofdvervoermiddel hebben, wordt gevraagd of de fiets een persoonlijke fiets is dan wel een fiets van een deelmobiliteitsdienst. Voor de Raden is het niet helemaal duidelijk of een door een particulier geleasede fiets een persoonlijke fiets dan wel een fiets van een deelmobiliteitsdienst is. Ze vragen dan ook dat dit verduidelijkt wordt in de werknemersvragenlijst 2024.

2.3 Het deel “mobiliteitsproblemen”

Op dit moment kunnen werknemers voor 3 verschillende problemen aangeven in welke mate ze ervoor zorgen dat ze minder geneigd zijn de wagen te gebruiken, nl.: de congestie is te groot; de wegen zijn in slechte staat; er is te weinig parkeerplaats. De Raden vragen om als mogelijke redenen toe te voegen: “automobiliteit is te duur”. Ook

wordt aan de werknemers gevraagd “Zou u bereid zijn om (meer) met de wagen naar het werk te komen indien deze problemen er niet zouden zijn?”. De Raden vragen om deze vraag te herformuleren als volgt : “Zou u geneigd zijn om (meer) met de wagen naar het werk te komen indien deze problemen er niet zouden zijn?”

Ook vragen de Raden dat een extra vraag wordt toegevoegd die als volgt luidt: “Zou u geneigd zijn om minder met de wagen naar het werk te komen indien: er geen problemen zouden zijn met het openbaar vervoer (j/n); er voldoende ontradingsparkings zouden zijn (j/n)”.

3 Algemene aanbevelingen met het oog op de volgende edities van de federale diagnostiek

Tussen 28 september 2023 en 22 november 2023 organiseerden de Raden een schriftelijke bevraging over het gebruik van de federale diagnostiek bij mobilitymanagers, bedrijfszonemanagers, openbaarvervoeroperatoren en academici. Een eerste algemene bevinding die uit deze bevraging naar voren is gekomen, is dat de resultaten van de federale diagnostiek wel degelijk bijdragen tot de twee doelstellingen⁴ die ermee worden nagestreefd. Voor mobilitymanagers, bedrijfszonemanagers en openbaarvervoeroperatoren bevat de federale diagnostiek nuttige vragen die belangrijk zijn voor het uitwerken van een mobiliteitsbeleid op hun niveau. Voor academici bevat ze interessante vragen die relevant zijn voor het realiseren van beleidsondersteunende studies in het domein van de mobiliteit.

Voorts hebben de Raden in het kader van de bevraging kunnen vaststellen dat de federale diagnostiek de rol van “wake up call” speelt wat de mobiliteitsproblematiek in de ondernemingen betreft en dat ze het sociaal overleg op ondernemingsniveau rond dit thema stimuleert. Ter gelegenheid van de presentatie van de resultaten van de federale diagnostiek in de ondernemingen wordt vaak stilgestaan bij reeds genomen mobiliteitsmaatregelen of extra uitleg ter zake verschaft. Ook leidt deze presentatie in menig bedrijf tot het voorstellen of het in overleg nemen van nieuwe mobiliteitsmaatregelen. De Raden moedigen de overlegorganen van de ondernemingen aan om regelmatig aandacht te blijven besteden aan de mobiliteitsproblematiek.

⁴ Met de federale diagnostiek woon-werkverkeer worden twee doelstellingen nagestreefd, nl.: indicatoren en statistieken aanreiken ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid op verschillende niveaus; het debat inzake mobiliteit binnen de ondernemingen en openbare instellingen via sociaal overleg aanmoedigen.

De Raden hebben eveneens vastgesteld dat een bevraging van de werknemers via de gratis tool van de FOD Mobiliteit en Vervoer resultaten oplevert die een reële meerwaarde hebben in termen van bijdrage aan het mobiliteitsbeleid op verschillende niveaus. Wel hebben ze vernomen dat er werkgevers zijn die geen gebruik maken van de tool, en dit om verschillende redenen: de tool is uitsluitend online, wat een probleem vormt voor werknemers die geen werkmailadres of toegang tot een PC hebben, of voor werkgevers die geen onderscheid kunnen maken tussen werknemers van vestigingen die wel en die niet moeten deelnemen aan de diagnostiek; hun eigen bevraging is ruimer, ze bevragen naast werknemers bv. ook studenten en/of leveranciers; ze hebben een eigen tool ontwikkeld die voor hen gebruiksvriendelijker is. Ook zijn er werkgevers die de tool gebruiken, maar die zich uiteindelijk toch moeten baseren op HR-data om de vragen te beantwoorden omdat ze voor sommige vestigingen niet het vereiste quorum (40%) behalen. De Raden moedigen de aan de diagnostiek deelnemende bedrijven en overheidsinstellingen, alsook hun werknemers, aan om indien mogelijk gebruik te maken van de tool die de FOD ter beschikking stelt. Ook verzoeken ze de FOD Mobiliteit en Vervoer om samen met de aan de diagnostiek deelnemende bedrijven en overheidsinstellingen die interesse hebben voor de tool, te zoeken naar oplossingen ter wegwerking van de obstakels die hen er nu van weerhouden om de tool van de FOD te gebruiken.

Voor de Raden is het belangrijk dat er oplossingen worden aangereikt voor de mobiliteitsproblemen die door de federale diagnostiek aan het licht worden gebracht. Een positieve bevinding die in het kader van de bevraging naar voren kwam, is dat er openbaarvervoeroperatoren zijn die gebruik maken van de resultaten van de federale diagnostiek: zo worden deze resultaten (evenals de via het gebruik van de tool verkregen informatie van werknemers over het gebruik van het openbaar vervoer voor de voor- en natrajecten i.k.v. het woon-werkverkeer) bv. gebruikt om het onbenutte potentieel van het openbaar vervoer te identificeren. Ook werden op basis van deze resultaten al maatregelen genomen om de bereikbaarheid van bedrijven met het openbaar vervoer te vergroten. Tevens worden deze resultaten gebruikt om problemen met de dienstregeling te identificeren of om een inschatting te maken van openbaarvervoerlijnen die verbeterd kunnen worden. Bijgevolg onderstrepen de Raden het belang van een optimale communicatie tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer, enerzijds en de bevoegde autoriteiten (op lokaal, gewestelijk en federaal niveau) en de openbaarvervoeroperatoren, anderzijds omtrent de gebruiksmogelijkheden van de gegevens van de federale diagnostiek en omtrent de mobiliteitsproblemen die door de diagnostiek aan het licht worden gebracht.

Met het oog op het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijvenszones is het belangrijk dat de FOD de bedrijfszonemanagers informeert over de gebruiksmogelijkheden van de federale diagnostiek en over het feit dat de resultaten

van de federale diagnostiek op maat van een bedrijvenzone kunnen worden opgevraagd.

Ook hebben de Raden vastgesteld dat de federale diagnostiek een grote toegevoegde waarde heeft voor academisch onderzoek en dat ze uitermate geschikt is om (aangevuld met andere statistische bronnen) jobbereikbaarheidsanalyses te realiseren. Volgens academici is de grote troef van de federale diagnostiek dat de werknemers worden toegewezen aan de vestiging (postcode) en niet aan de hoofdzetel. De diagnostiek bevat ook informatie over de activiteitensector en het type werknemers, wat het mogelijk maakt om de bereikbaarheid per profiel werknemer (arbeider, bediende) in kaart te brengen. Voorts is ook de postcode van de woonplaats voor minstens 40% van de werknemers beschikbaar, waardoor een koppeling op basis van de locatie (woon- en werkplaats - oorsprong en bestemming) per werknemer mogelijk is.