

ADDICT - Resultaten

Evaluatie en ontwikkeling van bedrijfsinitiatieven inzake de controle en vermindering van woon-werkverplaatsingen

DUUR VAN HET PROJECT
01/01/2007 - 31/07/2011

BUDGET
515.467 €

SLEUTELWOORDEN

België, mobiliteitsmanagement, duurzaam pendelen, bedrijven, Travel Demand Management (TDM)

CONTEXT

In België is het autoverkeer de afgelopen decennia net als in andere geïndustrialiseerde landen blijven toenemen. Vooral onder bepaalde omstandigheden, zoals tijdens piekuren op weekdays, kunnen de wegen het verkeersvolume niet meer aan. Dit verkeersinfarct vormt een bedreiging voor de economische slagkracht van landen. Zonder een doeltreffend transportsysteem lijkt een sterke economische groei moeilijk denkbaar.

Traditioneel pakt men het fileprobleem aan met een transportbeleid waarbij het aanbod centraal staat: men wil een einde maken aan de verkeersproblemen door het transportaanbod uit te breiden (o.a. door nieuwe infrastructuur aan te leggen). Om financiële, milieutechnische en sociale redenen is deze benadering minder populair geworden. Een alternatieve manier om het fileprobleem aan te pakken, is de invoering van een Travel Demand Management (TDM)-programma, dat probeert om de verkeersvraag te optimaliseren met gebruik van de bestaande infrastructuur.

Omdat zij aan de basis liggen van heel wat verplaatsingen, hebben bedrijven er alle belang bij om TDM-programma's in te voeren en om een duurzamere mobiliteit te promoten. De eerste stap naar de invoering van TDM-programma's in bedrijven werd in de VS gezet met de goedkeuring van de Clean Air Act, Regulation XV in Zuid-Californië (1988). Deze wet introduceerde het begrip Employer Mobility Plan (EMP – of bedrijfsmobiliteitsplan), waarin het bedrijf alle activiteiten oplijst die het onderneemt om een duurzamere mobiliteit te promoten en te steunen. Bij een bedrijfsmobiliteitsplan ligt de grootste nadruk op het verminderen van verplaatsingen van voertuigen met één passagier aan boord om de congestie terug te dringen en om de bestaande verkeersinfrastructuur efficiënter te gebruiken.

Bedrijfsmobiliteitsplannen hebben overal in Europa heel wat aan belang gewonnen. In 1998 werkte het Verenigd Koninkrijk een witboek uit met als titel 'A New Deal for Transport: Better for Everyone'. Dat witboek pleitte voor een vrijwillige invoering van mobiliteitsplannen door bedrijven. Nederland richtte een Taskforce Mobility Management (TFMM) op en paste zijn systeem van voordelen voor pendelaars aan om alternatieve transportvormen nog meer aan te moedigen. De Europese Unie lanceerde in 2006 het European Platform on Mobility Management (EPOMM). Dit platform is het resultaat van een door de EU gefinancierd project en heeft als bedoeling 'het mobiliteitsmanagement in Europa te promoten en verder te ontwikkelen' en 'de actieve uitwisseling van informatie en kennis over mobiliteitsmanagement tussen Europese lidstaten te steunen'. In haar Actieplan Stedelijke Mobiliteit erkent de Europese Commissie het potentieel van mobiliteitsmanagement in bedrijven.

In België hebben de federale regering en de drie gewesten tal van initiatieven op het vlak van mobiliteit genomen. Zo nam het federale Belgische parlement in 2003 de beslissing om een verplichte, driejaarlijkse enquête over mobiliteitsmanagement voor grote werkgevers uit te voeren en zo initiatieven en het maatschappelijk debat over mobiliteit in bedrijven te stimuleren. In 2006 richtte het Vlaamse Gewest een Pendelfonds op om projecten van werkgevers te subsidiëren. Tot vandaag kregen 49 projecten van bedrijven financiële ondersteuning. Het Waalse Gewest biedt steun aan bij het opstellen van bedrijfsmobiliteitsplannen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplicht bedrijven met meer dan 200 werknemers om een bedrijfsmobiliteitsplan in te voeren.

In de literatuur is er weinig aandacht voor bedrijven en hun mobiliteitsplannen. Studies focussen meestal op de rol van de individuele pendelaar in congestieproblemen. Slechts een paar studies bestuderen werkplekken en werkgevers.



ADDICT - Resultaten

Evaluatie en ontwikkeling van bedrijfsinitiatieven inzake de controle en vermindering van woon-werkverplaatsingen

DOELSTELLINGEN

Het **ADICCT**-project (**A**ssessing and **D**eveloping **I**nitiatives of **C**ompanies to control and reduce **C**ommuter **T**raffic – in het Nederlands: Evaluatie en ontwikkeling van bedrijfsinitiatieven inzake de controle en de vermindering van woon-werkverplaatsingen) bestudeert de rol van Belgische bedrijven in het mobiliteitsmanagement.

Het is de bedoeling om de besluitvorming van de overheid en de privésector te verbeteren en investeringen te begeleiden in werkgevergebaseerde pendelscenario's. Om die doelstelling te realiseren wil het project achterhalen welke mobiliteitsmaatregelen en welke bedrijfskenmerken pendelscenario's tot een succes maken in het verminderen (en/of controleren) van autopendelverkeer. Op deze manier dragen de resultaten van het project bij tot het promoten van duurzaam mobiliteitsmanagement.

Het project liep vier jaar en was opgesplitst in twee fases. De eerste fase ging van start in februari 2007 en liep tot januari 2009. De tweede fase liep tot 31 juli 2011. Ons onderzoek was opgedeeld in vier werkpakketten (WP)

WP 1	Literature review	2007
WP 2	Data collection: ⇒ Federal Diagnostics (HTWT-database 2005 and 2008) ⇒ Enrichment of the database with additional information (NACE-code,...) ⇒ Case studies: interviewing a selection of mobility managers	2008-2009-2010
WP 3	Analyzing the database ⇒ Exploratory Factor Analysis: categorization of the mobility measures ⇒ Cluster Analysis: classification and analysis of companies ⇒ Multilevel Regression Analysis: modeling the modal split (bicycle, carpooling and public transport)	2008-2009-2010
	Analyzing the survey ⇒ Checking the quality of data from the database ⇒ In depth-study of mobility management	
WP 4	Policy recommendations	2010



We gingen van start met een literatuurstudie om een idee te krijgen van welke werkgeversmaatregelen invloed hebben op het pendelgedrag van werknemers en om de relevante variabelen uit te kiezen en vast te leggen voor de gegevensanalyse. Vervolgens gingen we gegevens verzamelen: we vulden de woon-werkverkeerdatabank van de FOD Mobiliteit en Vervoer aan en hielden een enquête onder mobiliteitsmanagers van bedrijven in België. Daarna analyseerden we de resultaten, voerden we kwantitatieve analyses op de aangevulde woon-werkverkeerdatabank uit, evenals twee kwalitatieve casuonderzoeken met de gegevens uit de enquête. Als laatste stap formuleerden we beleidsaanbevelingen voor de federale regering, de gewestregeringen en de bedrijven.



ADDICT - Resultaten

Evaluatie en ontwikkeling van bedrijfsinitiatieven inzake de controle en vermindering van woon-werkverplaatsingen

CONCLUSIES

Bedrijven in België kunnen terugvallen op tal van mobiliteitsmaatregelen voor hun mobiliteitsmanagement. Uit verschillende statistische analyses – zoals een achterliggende factoranalyse of een correspondentie-analyse – die in het kader van dit project werden uitgevoerd, blijkt dat werkgevers vrijwel allemaal gelijkaardige mobiliteitsmaatregelen nemen. Bovendien is er geen duidelijk verband tussen de genomen mobiliteitsmaatregelen en opmerkingen of problemen in verband met bereikbaarheid. Desondanks zijn het bedrijven die met bereikbaarheids- en mobiliteitsproblemen worden geconfronteerd, die als eerste in mobiliteitsmanagement investeren (Rye, 1999a).

Op het eerste gezicht lijkt de invoering van mobiliteitsmanagement op Belgische werkplekken een weinig rationeel gebeuren. Rye (1999b) zegt echter dat de altruïstische doelstelling van mobiliteitsplannen vaak *'niet de reden van hun bestaan is'*. Een mobiliteitsbeleid lijkt immers de favoriete manier om te voldoen aan vragen die weinig of niets te maken hebben met mobiliteit (Blauwens et al., 2008), zoals hr-kwesties. De resultaten van het casusonderzoek tonen ook aan dat mobiliteitsmanagement een middel is om de zakelijke doelstellingen van het bedrijf te realiseren. Operationele redenen blijken in feite de belangrijkste redenen te zijn waarom bedrijven overwegen om een mobiliteitsplan in te voeren. Hoewel het wettelijke kader en altruïstische motieven voor sommige bedrijven doorwegen, zijn er ook operationele voordelen aan het mobiliteitsplan verbonden. De meeste mobiliteitsmanagers die we hebben ondervraagd, vinden dat hun mobiliteitsplan voordelen voor hun bedrijf heeft opgeleverd. Als belangrijkste voordelen worden het grotere welzijn van de werknemers en een beter bedrijfsimago aangehaald.

Het mobiliteitsbeleid van de meeste onderzochte Belgische bedrijven werkt echter niet. Dit is niet verwonderlijk omdat er geen verband bestaat tussen de mobiliteitsmaatregelen en de mobiliteitsproblemen van de bedrijven. Een tweede reden voor het mislukken, is het ontbreken van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid. Meestal steunt het beleid op de invoering van maatregelen die een bepaalde vorm van transport aanmoedigen (fiets, openbaar vervoer of carpoolen). De meeste beleidsmakers blijken echter geen totaalvisie te hebben. Bovendien nemen veel bedrijven gelijkaardige beleidsmaatregelen. Financiële stimuli, het bieden van faciliteiten en het verspreiden van informatie mogen dan al tot verandering leiden, ze worden al te vaak op individuele gevallen toegespitst en worden niet als deel van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid beschouwd. Hierdoor vermindert hun impact om mensen aan te moedigen om niet langer alleen in hun auto naar het werk te rijden.

Een geïntegreerd mobiliteitsbeleid veronderstelt ook bedrijfsmobiliteitsplannen met 'zinvollere' maatregelen zoals een parkeerplaatsbeheer. Dit soort maatregelen is noodzakelijk om de kans op succes te vergroten. Ze stuiten echter op verzet van werkgevers en werknemers die negatief aankijken tegen bijvoorbeeld parkeerplaatsbeheer. Communicatie over bedrijfsmobiliteitsplannen binnen bedrijven kan dus belangrijk zijn, temeer omdat de houding tegenover mobiliteitsplannen bepalend kan zijn voor hun succes. Een positieve houding tegenover bedrijfsmobiliteitsplannen leidt tot een verlaging van het autogebruik. Daarom moet er gewezen worden op de voordelen, zowel voor de werkgevers en bedrijven als voor de werknemers, om de concrete waarde van een mobiliteitsplan voor beide partijen te benadrukken. Dit kan hun houding tegenover mobiliteitsplannen wijzigen en leiden tot een overstap op ander vormen van vervoer.

Bovendien moeten de bedrijven hun mobiliteitsplan aanpassen aan hun vestigingsplaats om duurzamere mobiliteit te stimuleren. Elk bedrijf is immers uniek en werknemers moeten de aangeprezen vervoersmodi als een waardevol alternatief voor de auto aanzien. Dit hangt samen met de plaats waar de bedrijven zijn gevestigd. Uit de resultaten blijkt dat wat de context betreft (zoals aanbod qua openbaar vervoer), de meeste bedrijven in de stad of in de agglomeratie een niet-efficiënt pendelgedrag vertonen. Daar is met andere woorden een groot potentieel aanwezig om het vervoersgedrag te wijzigen. Betere communicatie over de mogelijke voordelen van een mobiliteitsplan kan managers van deze bedrijven wellicht overtuigen om te blijven inzetten op duurzamere mobiliteit.

Uit ons onderzoek blijkt ook dat sommige mobiliteitsmaatregelen meer impact hebben op het terugdringen van het autogebruik dan andere. Dit geldt overduidelijk voor financiële maatregelen. Voor fietsinfrastructuur zoals stallingen en douches werd er zelfs een verwaarloosbare toename van het autogebruik berekend. Dergelijke fietsinfrastructuur is in eerste instantie een symptomatische behandeling en verandert niets aan onderliggende problemen zoals afstand of ingewikkelde verplaatsingskenmerken (bijvoorbeeld opeenvolgende verplaatsingen om kinderen naar school te brengen; Dickinson et al., 2003). Bovendien kosten investeringen in fietsinfrastructuur minder en komen ze vaker voor in de niet zo fietsvriendelijke stadsrand. Carpoolmaatregelen lijken weinig doorslaggevend om het verplaatsingsgedrag van een werknemer te veranderen. Dit is een theorie van Hwang en Giuliano (1990) die dit soort maatregelen als weinig doeltreffend beschouwen in vergelijking met financiële maatregelen en parkeerbeperkingen.



ADDICT - Resultaten

Evaluatie en ontwikkeling van bedrijfsinitiatieven inzake de controle en vermindering van woon-werkverplaatsingen

BIJDRAGE VAN HET PROJECT IN EEN CONTEXT VAN EEN BELEID GERICHT OP DUURZAAM ONTWIKKELING

Het ADICCT-project draagt op twee manieren bij tot de wetenschappelijke ondersteuning voor een duurzaam ontwikkelingsbeleid.

In eerste instantie beveelt het project een aantal beleidsmaatregelen aan om het woon-werkverkeer te verminderen door de initiatieven van bedrijven te bestuderen om de duurzaamheid van het woon-werkverkeer van hun werknemers te verbeteren. Het onderzoek toont aan dat telewerken het aantal verplaatsingen kan verminderen, terwijl teleforensen de lengte van de verplaatsingen terugbrengt. Ook flexibele werkuren voor de werknemers blijkt een goede manier om het aantal verplaatsingen te verminderen en om files te vermijden omdat niet iedereen op hetzelfde tijdstip de weg op moet. Bedrijven kunnen het carpoolen ook stimuleren. Het onderzoek toont aan dat bepaalde beleidsmaatregelen tot modal shifts kunnen leiden. Door het aantal passagiers per voertuig op te drijven, daalt de verplaatsingsvraag.

Als tweede bijdrage levert het project het bewijs dat bedrijven de vervoerskeuze van hun werknemers kunnen beïnvloeden. Om deze doelstelling te realiseren, beschikken bedrijven over twee hefboomen. In eerste instantie zijn er de incentives om werknemers voor een transportalternatief te laten kiezen (te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer) die hen een concreet voordeel opleveren. Dergelijke maatregelen moeten een verminderd comfort compenseren als gevolg van de overschakeling op een andere transportvorm. Maatregelen zoals financiële incentives en fietsinfrastructuur blijken doeltreffend. De tweede soort maatregelen zijn ontradende maatregelen die het autogebruik moeten ontmoedigen. Meestal gaat het om parkeermaatregelen. Overschakelen op andere transportvormen is belangrijk voor duurzame ontwikkeling omdat dit de doeltreffendheid van het transportsysteem vergroot.

Het ADICCT-project blijkt een meerwaarde te zijn voor het overkoepelende INTERACT-project, dat eveneens kadert in 'Wetenschap voor een Duurzame Ontwikkeling' (SSD). Dit onderzoek vergelijkt en diept de kennis over duurzame ontwikkeling uit die tijdens verschillende projecten is vergaard. Een daarvan is ADICCT. Het INTERACT-project probeert op een evenwichtige manier rekening te houden met de sociale, economische en milieutechnische aspecten en zo een duurzaam ontwikkelingsbeleid te steunen.

CONTACT INFORMATIE

Coördinator

Frank Witlox

Universiteit Gent (UGent)
Sint-Pietersnieuwstraat 25
B-9000 Gent
Tel: +32 (0)9 264 45 53
Fax: +32 (0)9 264 49 85
frank.witlox@ugent.be

Partners

Bart Jourquin

Facultés Universitaires Catholiques
de Mons (FUCaM)
Chaussée de Binche 151a
B-7000 Mons
Tel: +32 (0)65 32 32 93
Fax: +32 (0)65 31 56 91
bart.jourquin@fucam.ac.be

Isabelle Thomas

Université Catholique de Louvain
(UCL)
Place Louis Pasteur 3
B-1348 Louvain-La-Neuve
Tel: +32 (0)10 47 21 36
Fax: +32 (0)10 47 28 77
isabelle@uclouvain.be

Ann Verhetsel

Universiteit Antwerpen (UA)
Prinsstraat 13
B-2000 Antwerpen
Tel: +32 (0)3 220 42 21
Fax: +32 (0)3 220 43 95
ann.verhetsel@ua.ac.be

SSD WETENSCHAP VOOR EEN DUURZAME ONTWIKKELING



FEDERAAL WETENSCHAPSBELEID

231 Louizalaan • B-1050 Brussel

Tél. +32 (0)2 238 34 11 • Fax +32 (0)2 230 59 12 • www.belspo.be/ssd

Contact : Georges Jamart



TRANSPORT & MOBILITEIT