

Appendix 2: MINUTES OF THE FOLLOW-UP COMMITTEE MEETINGS

Verslag Follow-Up committee ADICCT

20/09/2007 Brussels

ADICCT: <http://www.belspo.be/belspo/fedra/proj.asp?l=nl&COD=SD/TM/02A#descr>

De doelstelling van dit project is het verbeteren van publieke en private besluitvorming en een leidraad vormen voor investeringen in werkgevegerbaseerde pendelscenario's (ook mobiliteitsmanagementplannen genoemd) gebruik makend van een case studie analyse en een grootschalige ondernemingsenquête die bedoeld is te achterhalen welke kenmerken (ondernemings en/of werkplaats gerelateerd) pendelscenario's succesvol maken in het verminderen (en/of controleren) van autopendel. Deze graad van "succes" zal uitgedrukt worden in termen van verminderen van verplaatsingsduur en verplaatsingsafstand, aanzetten tot modal shift, bijdrage tot een eerlijke verdeling van de kosten, en aanvaarding door werknemer en werkgever, en zal uitgevoerd worden gebruik makend van een ruimtelijk en economisch model. De projectresultaten zullen bijdragen tot een beleid dat aanzet tot duurzame mobiliteit.

Aanwezig:

Medewerkers project ADICCT: Frank Witlox (UGent - coördinator), Ann Verhetsel (UA), Bart Jourquin (FUCaM), Fatiha Abbes-Orabi (FUCaM/UCL), Nele De Wolf (UGent/UA)

Leden opvolgingscomité : Monique Blanken (Belspo), Kathy Van Aperen (Provincie Antwerpen), Samuël Saelens (UWE), Gaston Bastin (IBGE)

Verontschuldigd: Isabelle Thomas (UCL), Michèle Pans (CRB), Marc Roman (FOD Mobiliteit en Vervoer), Hans Tindemans (MORA), Marianne Squilbin (BIM)

Monique Blanken opent de vergadering om 10u40.

Agenda van de vergadering:

1. Presentatie "Wetenschap voor een duurzame ontwikkeling" door Monique Blanken
2. Presentatie stand van zaken project ADICCT door Fatiha Abbes-Orabi en Nele De Wolf
3. Opmerkingen en suggesties vanuit het opvolgingscomité
4. Afspraken, varia

1. Presentatie “Wetenschap voor een duurzame ontwikkeling” door Monique Blanken

Monique Blanken geeft een inleidende voorstelling van het programma Wetenschap voor een Duurzame Ontwikkeling SSD (2005-2009) waarin volgende punten aangehaald worden:

- verschillende onderzoeksdomeinen waarin oproepen gelanceerd werden
- lijst lopende projecten Transport en Mobiliteit
- doelstellingen van het SSD programma
- betrokken actoren
- de rol van het Follow-up Comité
- profiel van het Follow-up Comité
- samenstelling van het Follow-up Comité
- bijeenkomst van het Follow-up Comité, operationele aspecten
- BELSPO contactgegevens

2. Presentatie stand van zaken project ADICCT door Fatiha Abbes-Orabi en Nele De Wolf

Het literatuuronderzoek wordt samengevat voorgesteld. Volgende punten worden besproken:

- alternatieve werkuren (compressed workweeks, flexible work schedules, teleworking and telecommuting)
- alternatieve verplaatsingsmogelijkheden (carpooling, fietsen en wandelen)
- pull en push maatregelen (subsidies voor autodelen, transportvergoedingen, parking management, bedrijfswagens)
- ruimtelijke veranderingen (relocaties van ondernemingen, fysische kenmerken van de werkplaats)
- economische en ruimtelijke impact
- succesfactoren
- initiatieven in België en de Europese Unie

Er wordt aansluitend een overzicht gegeven omtrent de reeds verzamelde data, de te verzamelen GIS-gegevens en de te verwachten volgende stappen binnen de uitvoering van het project (enquêtes en case studies).

Publicaties en bijdragen worden voorbereid voor:

- Transport Reviews

- Les Cahiers Scientifiques du Transport '*Durabilité des déplacements domicile-travail : le point de vue de l'entreprise*', F. Abbes-Orabi, N. De Wolf, B. Jourquin, I. Thomas, A. Verhetsel, F. Witlox
- Tijdschrift voor Vervoerswetenschappen
- Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk '*Assessing and Developing Initiatives of Companies to control and reduce Commuter Traffic (ADICCT). A Literature Review.*', F. Abbes-Orabi, N. De Wolf
- Vervoerslogistieke Werkdagen '*Evaluatie en ontwikkeling van bedrijfsinitiatieven inzake de controle en vermindering van woon-werkverplaatsingen*', N. De Wolf, F. Abbes-Orabi, B. Jourquin, I. Thomas, A. Verhetsel, F. Witlox

3. Opmerkingen en suggesties vanuit het opvolgingscomité

MOBLOC: project binnen het SSD programma Transport en Mobiliteit, SD/TA/04A.

De doelstelling van MOBLOC is de verbanden te bestuderen tussen maatschappelijk evolutie op lange termijn, de keuze van woonplaats, de vraag naar vervoer en de evolutie van de toegankelijkheid die hieruit voortvloeit. Wat de maatschappelijke trends betreft wordt nadruk gelegd op de gevolgen van de vergrijzing van de bevolking, de evolutie van de gezinnen en de relaties tussen de generaties. Ook andere factoren, zoals ruimtelijke ordening en levensstandaard, zullen in aanmerking worden genomen als mogelijke parameters voor de modellen. De doelstellingen van het project omvatten simulaties en toekomstscenario's voor België. Meer info via

<http://www.belspo.be/belspo/fedra/proj.asp?l=nl&COD=SD/TA/04A#descr>

Er wordt aangegeven dat het interessant kan zijn dit project nader op te volgen en contact te leggen, vooral met oog op het verzamelen van de ruimtelijke gegevens.

PROMOCO: project binnen het SSD programma Transport en Mobiliteit, SD/TM/06A.

Voortzetting van het COCA-project in verband met studie rond bedrijfswagens.

PROMOCO richt zich op twee belangrijke vragen. De eerste is of de beschikbaarheid van bedrijfswagens aanleiding geeft tot specifieke mobiliteitspatronen, en indien dit het geval is, hoe deze specifieke patronen bijdragen tot de effecten van de algemene mobiliteit op een duurzame maatschappij. De tweede vraag heeft betrekking op de mogelijke relatie tussen het gebruik van bedrijfswagens en de relatieve vestiging van het huishouden en de werklocatie. De ambitie van het onderzoeksproject bestaat erin deze vragen uit te klaren. Meer info via <http://www.belspo.be/belspo/fedra/proj.asp?l=nl&COD=SD/TM/06A#descr>

Er wordt aangegeven dat het interessant zou zijn contact te leggen voor het verkrijgen van informatie hieromtrent.

Pendelfonds: daar draaien nu een 12-tal bedrijven in mee, kan nuttige informatie opleveren.

Mobilpol

VOKA en de provinciale Mobidesken kunnen interessante informatie hebben

Netmanagement (initiatief De Lijn) voor de ontsluiting van bedrijventerreinen opvolgen, bijvoorbeeld de ontsluiting van bedrijventerreinen in Geel kan interessant zijn om een zicht te krijgen op de impact van deze ontsluiting op het vervoer.

Betreffende fietsnetwerken: navraag doen bij de provincies naar de effectief gerealiseerde netwerken.

GIS lagen betreffende Vlaanderen zijn voorhanden via MobGIS en Mercator, gegevens voor Brussel zouden te verkrijgen zijn via IRIS, voor Wallonië is er minder materiaal voor handen (navragen bij Isabelle Thomas).

Er wordt opgemerkt voorzichtig te zijn met de gegevens van de diagnostiek en deze met een korrel zout te nemen daar niet alle bedrijven deze even serieus zullen ingevuld hebben.

Discussie betreffende bedrijfswagens

Discussie over wat moet verstaan worden onder een onderneming. Oppassen en niet alles over één kam scheren, niet generaliseren maar verschil maken tussen publieke en private ondernemingen en het verschil tussen ondernemingen in Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Een selectie maken op basis van mobiliteitsmanagementprofielen.

Een analyse zou kunnen gemaakt worden vanuit drie invalshoeken: vanuit het standpunt van de ondernemingen, het standpunt van de pendelaar en het standpunt van de maatschappijen die openbaar vervoer aanbieden.

4. Afspraken, varia

Er wordt afgesproken het opvolgingscomité terug samen te roepen alvorens de internetenquête gelanceerd zal worden. Dit met het oog op het afstellen van de enquête op reeds uitgevoerde vragenlijsten, zoals die van de Federale Overheidsdienst voor Mobiliteit en Vervoer, zodat niet in herhaling gevallen wordt en zodoende de kans op het verzamelen van nieuwe, nuttige informatie te vergroten.

De vergadering wordt gesloten om 12u.

Verslag Follow-Up committee ADICCT 22/09/2009 Brussels (Belspo 10h30)

Aanwezig: Gilles Labeeuw, Laurent Demilie (FOD mobiliteit), Sarah Hollander (Leefmilieu Brussel), Kelly van Bladel (NMBS-holding), Nadine Atanasoff (Febiac), Georges Jamart (Beslpo), Gregory Falisse (UWE), Lieve Van Eeckhout (NMBS Directie Reizigers Nationaal), Hans Tindemans (MORA), Michèle Pans (CRB), Roel Vanderbeuren (BBLV), Delphine Bauchau (Bruxelles Mobilite), Ann Verhetsel (ADICCT), Bart Jourquin (ADICCT), Frank Witlox (ADICCT), Laurent Van Malderen (ADICCT), Thomas Vanoutrive (ADICCT)

Welkom

De voorzitter (F. Witlox) heet iedereen welkom en geeft een kort overzicht van de presentaties die zullen volgen.

Toelichting databank woon-werkverkeer

Aangezien de Belgische databank woon-werkverkeer (WWV; Federale diagnostiek) centraal staat in het ADICCT-onderzoek, wordt eerst de heer Labeeuw (FOD Mobiliteit) aan het woord gelaten. Hij gaf een overzicht van de voornaamste resultaten en vergeleek de enquête 2005 met die van 2008. We wensen de heer Labeeuw nogmaals te bedanken voor deze toelichting. (rapport: http://www.mobilit.fgov.be/data/mobil/RapportWWV_2008n.pdf; http://www.mobilit.fgov.be/data/mobil/RapportWWV_2008f.pdf).

Presentatie resultaten

Eerst werden enkele kaarten getoond (op basis van enquête 2005) aan de hand waarvan de ruimtelijke patronen inzake fietsgebruik, carpoolen en treingebruik werden geïdentificeerd. Een belangrijke opmerking is dat enkel informatie gebruikt wordt van de bestemming (werkplek). De woonplaats wordt dus buiten beschouwing gelaten.

Congestie en andere problemen zijn meestal bestemmingsgerelateerd en onderzoek m.b.t. de modale keuze leert ook dat de kenmerken van de werklocatie belangrijker zijn dan die van de woonlocatie. Tot slot werd een samenvatting gegeven van de relatie tussen de modale keuze en enkele werkgerelateerde aspecten (economische sector, werktijden, aantal werknemers, bereikbaarheid,...).

De opdeling van bedrijven op basis van enerzijds locatie en anderzijds economische sector laat toe om de omgeving/context in rekening te brengen. 10% fietsende werknemers kan op locatie A in sector X immers een groot succes zijn, terwijl het voor locatie B en sector Y ondermaats kan zijn.

Presentatie case study onderzoek

In het kader van het ADICCT-project zullen 60 'mobility managers' geïnterviewd worden, 20 in elk gewest. Bedoeling is om de meer algemene informatie uit de enquête WWV aan te vullen met meer gedetailleerde cijfers. Zeker voor de effectiviteit (oorzaak-gevolg) van mobility management maatregelen was het moeilijk om correcte uitspraken te doen op basis van de databank (die wel zeer goede basisinformatie levert). De bedoeling is om in de eerste plaats 'Best Practices' te onderzoeken (geen bedrijven in crisis). Tot slot is het de bedoeling om een beter zicht te krijgen op de kosten (en baten) van maatregelen.

Discussie

Na de presentaties volgde een vruchtbare discussie. De hoofdtoon lag op welke vragen het case study onderzoek zou moeten beantwoorden.

De rol van de mobility manager was een eerste punt. Is mobility management één van de vele taken van deze persoon? Wat is de positie binnen het bedrijf, de link naar het management toe, hoe worden deze persoon en het gevoerde beleid geëvalueerd? Gebeurt een evaluatie op basis van cijfers? Is het vooral de bedoeling om subsidies e.d. binnen te halen (Pendelfonds, derde betalersysteem,...)?

Bedrijfscultuur: zijn de verschillen in bedrijfscultuur belangrijk? Zijn bedrijven die de principes van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) onderschrijven actiever op vlak van mobility management? Is mobiliteit een nieuw thema in het bedrijf? Waarom investeert het bedrijf: congestieproblemen of MVO/groen imago (jaarverslagen zijn potentiële bron van informatie)?

Door verschillende aanwezigen werd stilgestaan bij het belang van het sociaal overleg. Het is zeker nuttig om te vragen of het verslag van de ondernemingsraad kan geraadpleegd worden. De positie van de mobility manager t.o.v. de werknemers en t.o.v. het management is vermoedelijk cruciaal. Hoe denken de mensen op de werkvloer over de genomen maatregelen? Hoe informeert men de werknemers? Er moet ook nagedacht worden of werknemers (délégué) afzonderlijk kunnen gecontacteerd worden.

Hoe dynamisch is het bedrijfsvervoerplan? Zit er een evolutie in? Worden er actief evenementen (Bike to work day,...) georganiseerd? Dit punt is recentelijk nog in de wetenschappelijke literatuur (Journal of Transport Geography 2009) aan bod gekomen, het is dus zeker actueel.

Bedrijfsverhuizingen: een verkennende analyse van de FOD mobiliteit wijst uit dat nog steeds vele bedrijven zich verder weg van het openbaar vervoer gaan vestigen. Maar, diverse grote bedrijven vestigen zich dan weer dichterbij de stations.

Het aantal vestigingsplaatsen van een bedrijf (hoe verspreid zijn de activiteiten), is tot op heden amper belicht. Dit kan echter wel een invloed hebben op de gegeneerde transportstromen.

Vragen omtrent bedrijfswagens zijn niet opgenomen in de Federale Diagnostiek, in de case studies zal dit thema echter wel aan bod komen. Voor Brussel zijn er wel cijfers voorhanden voor de grote bedrijven (+200 werknemers). Brussel verschilt echter op heel wat vlakken van de rest van België.

Gegevens over de individuele werknemer ontbreken. Er zal nagekeken worden hoe beperktere datasets (Brussel) een indicatie geven van het belang van de individuele werknemer t.o.v. de werklocatie. Er wordt ook getracht om bij de volgende enquête (2011) ook gegevens te verzamelen op het niveau van de werknemer (incl. woonplaats). De data uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG3 is nu beschikbaar) lijkt minder geschikt.

Uit de databank WWV worden enkele gegroepeerde data gepubliceerd. Voor de case studies zal gevraagd worden aan de bedrijven of ze bij naam mogen genoemd worden.

Verslag Follow-Up committee ADICCT

28/05/2010 Brussels (Belspo 10h00)

Aanwezig: Georges Jamart (Belspo), Michèle Pans (CRB), Sofie Christiaens (B-Holding), Fatiha Abbes-Orabi (B-Holding), Bart Thys (FOD Mobiliteit), Gilles Labeeuw (FOD Mobiliteit), Lieve Van Eeckhout (NMBS), Caroline Krimpenfort (Mobidesk Limburg), Jan Vanhee (Bond Beter Leefmilieu), Lydie Sollanders (UWE), Thomas Vanoutrive (UA), Laurent Van Malderen (FUCaM, UCL), Ann Verhetsel (UA), Isabelle Thomas (UCL), Frank Witlox (UGent), Elien Van De Vijver (UA-UGent)

Welkom

De voorzitter (F. Witlox) heet iedereen welkom en geeft een kort overzicht van het reeds uitgevoerde onderzoek en licht tevens de presentatie toe die zal volgen.

Presentatie

- Om te beginnen werd de huidige fase van het onderzoek voorgesteld, namelijk deze van de interviews met de mobiliteitsmanagers van een 60-tal Belgische bedrijven. Het doel van deze fase is om de Federale Diagnostiek voor een beperkt aantal bedrijven aan te vullen met kwalitatieve gegevens en daardoor een beter inzicht te krijgen in het uitgevoerde mobiliteitsbeleid binnen bedrijven uit verschillende sectoren en regio's. Eerst werd dieper ingegaan op de conceptualisatie van de interviews, waarna de voorlopige resultaten van de reeds uitgevoerde interviews werden besproken. Aandacht werd hierbij besteed aan de mobiliteitsmanagers, de motivaties om met een mobiliteitsbeleid te starten en ermee door te gaan, de efficiëntie van het beleid, de aanvaarding ervan (zowel door werknemers als werkgevers) en ten slotte ook de voordelen en kosten van een mobiliteitsbeleid voor het bedrijf. Een aantal trends werden duidelijk bij de presentatie
 - De vraag rees of er een opleiding moet voorzien worden tot 'mobiliteitsmanager', aangezien de doorsnee mobiliteitscoördinator over het algemeen geen enkele opleiding met betrekking tot mobiliteit heeft genoten.
 - De oorspronkelijke redenen om met een mobiliteitsbeleid te starten zijn vaak praktisch van aard. Er is in bepaalde mate een shift waar te nemen naar meer ethische motieven, maar deze shift is eerder klein. Wettelijke verplichting is een belangrijke reden om een mobiliteitsbeleid door te zetten. Dit wijst op de toename van het belang van mobiliteit voor de verschillende overheden.

- Parkeerbeleid en financiële voordelen worden als efficiënt ervaren. Alles wat met carpooling te maken heeft, is minder efficiënt.
- Door de werkgever worden vooral de goedkoopste maatregelen aanvaard, zoals informatieverstoring. Parkeerbeleid wordt minder aanvaard, door angst van de reactie van de werknemers en omdat de werkgever vaak ook gebruik maakt van dezelfde parking. De gegarandeerde terugrit vinden vele werkgevers relatief nutteloos.
- Door de werknemers worden de financiële maatregelen vlot aanvaard, maar parkeerbeleid niet. Zij zijn vaak vragende partij voor maatregelen.
- Er komen twee belangrijke voordelen naar voor voor het bedrijf, namelijk het imago van het bedrijf en het moraal van de werknemers, i.e. het welbevinden op het werk.
- Het kostenplaatje is eerder moeilijk in te schatten omdat de budgetten verspreid zijn over verschillende diensten en vaak hebben de maatregelen niet enkel een mobiliteitsdoel.
- Vervolgens werd het toekomstige onderzoek voorgesteld:
 - Er zal nog een vergelijking gemaakt worden van de resultaten van de diagnostieken van 2005 en 2008 (o.a. een evolutie van de modal split en ruimtelijke weergave ervan)
 - De rol van sociaal overleg wordt nader bekeken aan de hand van interview met vertegenwoordigers van vakbonden
 - Er zullen beleidsaanbevelingen gemaakt worden. Enkele voorlopige aanbevelingen werden even aangehaald tijdens de presentatie omtrent fiscaliteit, subsidies, regulatie, ruimtelijke ordening en sociaal overleg

Discussie

De presentatie werd gevolgd door een discussie over een aantal verschillende onderwerpen:

- Wat is de invloed van het wettelijke kader? Uit de interviews blijkt vaak dat een wettelijke verplichting tot de aanmaak van een mobiliteitsplan geen gegarandeerde kans op succes biedt. Ook enkele aanwezigen zijn geen voorstander van een verplichting.
- De vraag werd gesteld of het nodig is om een opleiding tot mobiliteitscoördinator te voorzien. In Wallonië en Brussel is er al een opleiding tot mobiliteitsadviseur, in Vlaanderen is VSV bezig aan de ontwikkeling van zo'n opleiding. Binnen de verschillende vakbonden zijn er al veel opleidingen geweest, maar van de werkgever uit wordt niets gedaan. Vraag is of de werkgever wel bereid is om geld

uit te geven aan de opleiding van een mobiliteitscoördinator. Bijkomend kan men zich afvragen of de mobiliteitscoördinatoren zelf vragende partij zijn voor zo'n opleiding. In de reeds uitgevoerde interviews werd daar niet naar gepeild. Op vraag van Dhr. Labeeuw zal in de volgende interviews een extra vraag daarover toegevoegd worden en een mailtje gestuurd worden naar de reeds geïnterviewde coördinatoren. Kan een opleiding verplicht worden?

- De Bond Beter Leefmilieu organiseert ook weer dit jaar vanaf 1 juli "*Ik Kyoto*", een sensibiliseringscampagne naar werknemers toe, en dit gedurende 1,5 maand. Werknemers kunnen hun kilometers, hun aantal duurzame pendeldagen,... registreren. Nieuw dit jaar is dat er één jaar opvolging wordt voorzien. Vorig jaar waren er 400 deelnemende bedrijven. Dhr. Vanhee stelt voor om reacties van werkgevers en werknemers naar ons door te sturen.
- Een andere opmerking is dat bedrijven vanuit alle hoeken benaderd worden omtrent duurzaam woon-werkverkeer en dit zou wel eens een averechts effect kunnen hebben. Er zou meer coördinatie tussen de verschillende projecten moeten zijn!!!
- Interessant om te onderzoeken is het onderscheid tussen mobiliteitsmanagement in bedrijven uit stadscentra vs het beleid in bedrijven uit de perifere gebieden. Wat is het verschil? Dit is interessanter om te onderzoeken dan het onderscheid tussen Brussel, Vlaanderen en Wallonië, omdat de verschillen hier vaak een politieke reden hebben, het zijn artificiële regio's. Verschillen tussen bedrijven uit platteland vs stad zijn naar alle waarschijnlijkheid veel groter.
- Het belang van de werknemers wordt nog eens aangehaald. Is er een overleg in de ondernemingsraad? Vaak dringt de informatie niet door tot de werknemers. Het planningsproces zou veel professioneler aangepakt moeten worden. Er zou beter eerst overleg optreden tussen de werkgever en vakbonden, zodat een akkoord wordt bereikt. Dan pas kan men de informatie doorgeven aan de werknemers om hen met niet te veel verschillende en tegenstrijdige informatie op te zadelen.
- Mevr. Van Eeckhaut stelde zich vragen bij de formulering van de vraag over de voordelen van mobiliteitsmanagement voor bedrijven tijdens de interviews omdat er zoveel bedrijven 'Geen voordelen' aangaven. De vraag werd gesteld met aanbod van een aantal keuze-antwoorden, waaronder het antwoord 'andere'. Dit antwoord werd echter **niet** geïnterpreteerd als 'geen voordeel'.
- Daarna werd wat gediscussieerd over de eventuele tekortkomingen van de Federale Diagnostiek (geen vragen over bedrijfswagens, bepaalde onduidelijke definities zoals 'telewerk',... Ann Verhetsel merkte op dat bedrijven vaak averse maatregelen nemen (dus tegen duurzame mobiliteit in) en deze krijgen niet genoeg aandacht in de enquête.

- Dhr. Labeeuw gaf vervolgens nog wat algemene opmerkingen en toelichting over nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot die Federale Diagnostiek.
 - Algemeen
 - Misschien moet er een vraag komen over de opleiding van mobiliteitsmanagers?
 - Met de economische crisis nu, zal er waarschijnlijk iets minder aandacht uitgaan naar woon-werkverkeer
 - Bovendien is woon-werkverkeer een evolutief proces, er treden veranderingen op in de loop van de tijd door externe omstandigheden. Daar moet men rekening mee houden
 - Kleine bedrijven worden niet in de Diagnostiek opgenomen en dat is wel een nadeel voor hen, omdat zij zeer geïnteresseerd zijn in ontwikkelingen rond mobiliteit. Bovendien hebben kleine bedrijven en hun werknemers ook een grote invloed op het Belgische verkeer.
 - Voorstellen om dingen toe te voegen of aan te passen aan de Diagnostiek moeten voor begin **september** binnen zijn!
 - Er zijn systematische fouten opgetreden bij verwerking van de vorige Diagnostieken, er zijn testen voorzien om dit probleem op te lossen.
 - Uit de enquête blijkt dat vele bedrijven rond informatieverspreiding over duurzaam woon-werkverkeer nog veel meer kunnen doen, en dit met weinig geld!
 - Nieuwe ontwikkelingen
 - De vorige enquêtes gelden voor 1/3 van de loontrekkenden, maar dat is door middel van extrapolatie van de gegevens nu uitgebreid tot alle loontrekkenden (RSZ + RSZPPO). Een extrapolatie betekent natuurlijk maar een schatting, maar het is beter dan niks.
 - Website: www.start-sitter.be
 - Heel interessante site
 - Tijdens de vergadering werd getoond hoe je de kaarten van woon-werkverkeer per gemeente kan visualiseren, zowel naar vestiging als naar werknemers (bij de startpagina onderaan naar 'woon-werkverkeer' gaan)
 - Ook het aantal wagens per gemeente wordt weergegeven via de knop 'voertuigenpark'
 - Er zijn onderhandelingen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zodat de bedrijven slechts 1 enquête moeten invullen.

- De invloed van de Federale Diagnostiek is gering. Er is een vermindering van 1.5% aandeel in auto. Maar voor de spoorwegen en benzineverbruik is een verandering van 0.5% per jaar enorm.
- Er is reeds een vergelijking gebeurd tussen de enquêtes van 2005 en 2008, dit gebeurde per filiaal van een bedrijf, maar de verhuisde bedrijven zijn daarin niet vervat, dus daar kunnen wij nog aan werken.
- Algemeen: men mag niet te optimistisch zijn over de daling van het aantal mensen dat alleen met de auto naar het werk gaat: er is relatief gezien wel een daling, maar in absolute termen is het aantal gegroeid, dankzij de groei in de werkgelegenheid!