

# Advies

## Telewerken en Mobiliteit

Brussel, 30 maart 2012

Adviesvraag: Telewerken en Mobiliteit  
Adviesvrager: Hilde Crevits, Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Ontvangst adviesvraag: 26 januari 2012  
Adviestermijn: niet bepaald

Goedkeuring raad: 30 maart 2012

# Inhoud

<b>Krachtlijnen van het advies</b> .....	<b>4</b>
<b>Situering adviesvraag</b> .....	<b>6</b>
<b>1. Algemene beschouwingen</b> .....	<b>8</b>
1.1. Wat is telewerken? .....	8
1.2. Drijfveren tot al dan niet telewerken .....	9
1.3. Cijfers over telewerken .....	10
1.4. Impact op mobiliteit en externe kosten .....	13
1.5. Politieke en sociaaleconomische initiatieven.....	14
<b>2. Advies</b> .....	<b>16</b>
2.1. Oproep voor een rondetafel .....	16
2.2. Beschouwing aanbevelingen VUB-studie (2006) .....	16
2.2.1. Sensibilisatie .....	17
2.2.2. Voorbeeldfunctie Vlaamse Overheid .....	17
2.2.3. Bescheiden fiscale stimuleringsmaatregelen.....	17
2.2.4. Onderwijs en opleiding .....	18
2.2.5. Dialoog met andere Gewesten en Federale Overheid .....	18
2.3. Aanvullende aanbevelingen voor het Departement Mobiliteit en Openbare Werken met betrekking tot telewerken .....	18
2.4. Verder onderzoek binnen het beleidsdomein MOW .....	18
<b>Bijlage</b> .....	<b>20</b>
<b>Referenties</b> .....	<b>21</b>

## Krachtlijnen van het advies

De MORA stelt dat telewerken belangrijke mobiliteitsbaten kan opleveren op individueel en collectief niveau. Een verhoogd aantal telewerkers draagt dus bij tot een structurele oplossing van de mobiliteitsproblematiek. Anderzijds, stelt de MORA vast dat de inzet van telewerken en de factoren die hiertoe aanleiding moeten geven, niet enkel beïnvloed worden door een aantal maatschappelijke ontwikkelingen maar ook bepaald worden door beslissingen genomen in verschillende beleidsdomeinen. Maatregelen in verband met telewerken vallen vaak buiten de bevoegdheid van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

De MORA pleit daarom om dit jaar een rondetafel bijeen te roepen met de ministers van Werk, Innovatie, Economie, Onderwijs en Mobiliteit en de stakeholders van de betrokken beleidsdomeinen. De MORA hoopt dat met de beslissingen en concrete initiatieven die uit deze rondetafel voortvloeien, de verdere ontwikkeling van telewerken op de Vlaamse arbeidsmarkt op de meest efficiënte manier geschiedt. De MORA ziet hierbij een trekkende rol weggelegd voor Flanders Synergy aangezien zij de competentiepool rond innovatieve arbeidsorganisatie is.

De MORA stelt vast dat veel van de aanbevelingen van de VUB-studie uit 2006 nog steeds actueel zijn. De Mobiliteitsraad haalt de aanbevelingen van de VUB-studie aan en stelt dat de noodzaak, de grootteorde en de uitwerking ervan de uitkomst dienen te zijn van de rondetafel.

Het is voor de MORA alleszins duidelijk dat sensibilisatie doelgroepgericht en gedifferentieerd moet zijn volgens de sector en de grootte van ondernemingen en organisaties. Er dient promotie van 'best practices' en een 'one stop shop' te zijn. De Mobiliteitsraad stelt dat de Vlaamse Overheid als motor dient te fungeren door telewerkinitiatieven bij alle overheidsdiensten, publieke instellingen en overheidsbedrijven te implementeren.

De MORA spreekt zich niet uit of financiële ondersteuning, al dan niet fiscaal, nodig is. De Mobiliteitsraad gaat ervan uit dat dit en de noodzaak en de omvang van de fiscale en parafiscale afhandeling van mobiliteitsvergoedingen aan bod komt op de rondetafel.

De MORA ziet wel mogelijkheden in het voorstel van de VUB om een proefproject met 'tracking tools' op te zetten waardoor ondernemingen en organisaties die een significante daling in het aantal autokilometers bereiken, worden beloond. Het lijkt de Mobiliteitsraad aangewezen om na te gaan of het proefproject met 'tracking tools' kan gekoppeld worden aan het proefproject rond de kilometerheffing van personenwagens.

De MORA geeft nog enkele aanvullende aanbevelingen aan minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits. Zo pleit de MORA voor een grotere flexibiliteit bij abonnementen van het openbaar vervoer en voor de lancering van een open call voor telewerkcentra en/of co-working places.

De MORA vindt het aangewezen dat er een grotere aandacht is voor telewerken in de studieopdrachten van de Vlaamse Regering rond:

- Telewerken moet aandacht krijgen in het Onderzoek Verplaatsingsgedrag en in afgeleide onderzoeken van het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken.

- De beweegredenen van het al dan niet implementeren van telewerk in kmo's
- Het effect van wijzigend verplaatsingsgedrag- en patronen veroorzaakt door telewerken
- De inplanting en impact van telewerkcentra
- De impact van telewerken op 'peak shifting'

## Situering adviesvraag

De MORA ontving op 26 januari 2012 een adviesvraag van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits over telewerken en mobiliteit. Zij haalt in de adviesvraag aan dat:

- in de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling (VSDO<sup>1</sup>) binnen het beleidsdomein Mobiliteit bij de operationele doelstellingen wordt gesteld dat tegen 2020 het aantal afgelegde kilometer per persoon in het woon-werkverkeer met de auto drastisch verlaagd wordt en dat hiertoe thuiswerk zal worden gestimuleerd.
- Pact 2020<sup>2</sup> telewerk naar voor schuift als maatregel om het aantal afgelegde kilometers en de files in het woon-werkverkeer terug te dringen.
- Telewerken aan bod komt in het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De minister verwijst in haar adviesvraag naar een studie van de VUB (Solvay Business School), vakgroep bedrijfseconomie en strategisch beleid, die de impact van telewerken op de verkeersexternaliteiten in Vlaanderen bestudeerde ([www.mobielvlaanderen.be/studies/telewerken/telewerk-rapport.pdf](http://www.mobielvlaanderen.be/studies/telewerken/telewerk-rapport.pdf)).

Uit analyse van het onderzoeksteam van de VUB is gebleken dat de implementatie van telewerken op grote schaal mede een oplossing zou kunnen bieden voor de structurele files op de Vlaamse wegen doordat zo op een proactieve manier wordt ingewerkt op het congestievraagstuk. Indien telewerken wordt geïmplementeerd op een voldoende grote schaal, dan kan dit een aantal belangrijke socio-economische effecten genereren, onder andere een verbetering van de verkeersmobiliteit, de bescherming van het milieu en een betere integratie van het familiaal leven en het professioneel leven.

De minister had graag het advies van de MORA ontvangen op de volgende vragen:

- Zijn volgens de MORA de in de studie van de VUB gedane aanbevelingen nog steeds actueel?
- Volstaan deze aanbevelingen volgens de MORA om de geschetste positieve effecten van telewerken op onze mobiliteit te garanderen?
- Welke aanvullende concrete beleidsaanbevelingen kan de MORA doen met betrekking tot telewerken en de positieve invloeden ervan op de mobiliteit?
- Acht de MORA het noodzakelijk en/of nuttig dat bijkomend (wetenschappelijk) onderzoek wordt gevoerd vanuit de Vlaamse overheid?

<sup>1</sup> 'Meer algemeen uit duurzaam werkgeverschap zich ook door te werken aan een positief, integer arbeidsklimaat, en te streven naar een geïntegreerd welzijnsbeleid, met oog voor aanwezigheidsbeleid en re-integratie, en aandacht voor nieuwe werkvormen zoals **anders werken en telewerken, als vorm van tijd- en plaatsafhankelijk werken**' ('12.5. Acties: Duurzaamheid in strategie en visie in de werkgeversfunctie', Tweede VSDO, p. 129). - 'Naast financiële stimuli zijn er nog maatregelen die geen financiële stimulans inhouden, zoals **telewerken** en de ligging van de werkplek (de Vlaamse overheid streeft ernaar om haar diensten zoveel mogelijk te huisvesten in de buurt van een station.)' ('12.7. Acties: Milieuzorg in het voertuigenpark', Tweede VSDO, p. 131) - 'Het aantal afgelegde kilometer per persoon in het woon-werkverkeer met de auto wordt drastisch verlaagd tegen 2020. Daartoe wordt onder meer **thuiswerk** gestimuleerd.' ('4.2. De operationele middellange en kortetermijndoelstellingen', '4. Mobiliteitssysteem', Tweede VSDO, p. 73).

<sup>2</sup> 'Het aantal afgelegde km per persoon in het woon-werkverkeer per auto wordt drastisch verlaagd tegen 2020. Onder meer **thuiswerk** wordt daartoe gestimuleerd.' (Pact 2020, p. 11 & p. 268).

De Mobiliteitsraad nam contact op met de sociale partners en met de auteurs van de studie: Prof. Dr. M. Dooms en Prof. Dr. V. Illegems.

# 1. Algemene beschouwingen

De Mobiliteitsraad haalt in dit hoofdstuk een reeks beschouwingen aan die hij noodzakelijk acht tot het formuleren van een gefundeerd advies.

## 1.1. Wat is telewerken?

Het onderzoeksteam van de VUB hanteert een vijfledige, Engelstalige definitie van telewerk. De MORA nam de definitie op in de bijlage van dit document.

De onderzoekers<sup>3</sup> halen aan dat

*'het belangrijk is in de definitie dat telewerk dus niet alle thuiswerk omvat. Er moet sprake zijn van een reële substitutiemogelijkheid tussen pendel naar de werkplaats en thuiswerk. Daarnaast zit in deze definitie wel vevat het werk uitgevoerd in telewerkcentra of satellietkantoren' (VUB, 2006, p. 6).*

De collectieve arbeidsovereenkomst nr. 85 bis van 27 februari 2008 definieert telewerk als volgt:

*'een vorm van organisatie en/of uitvoering van het werk waarin, met gebruikmaking van informatietechnologie, in het kader van een arbeidsovereenkomst werkzaamheden die ook op de bedrijfslocatie van de werkgever zouden kunnen worden uitgevoerd, op regelmatige basis en niet incidenteel buiten die bedrijfslocatie worden uitgevoerd' ('Hoofdstuk II – Definities', Artikel 2, CAO nr 85 bis, p. 2).*

In tegenstelling tot de vijfledige definitie van de VUB, merkt de cao op dat

*'het telewerk dat wordt verricht in een satellietkantoor van de werkgever, d.w.z. een gedecentraliseerd lokaal van de werkgever of een lokaal dat de werkgever aan de werknemer ter beschikking stelt, buiten het toepassingsgebied van de overeenkomst valt ('Hoofdstuk III – Toepassingsgebied', Artikel 4, CAO nr 85 bis, p. 2).*

Een belangrijk gegeven dat naar voor komt uit de CAO is het vrijwillige karakter voor de werknemer en werkgever. Werknemers mogen niet verplicht worden om te telewerken en hebben het recht om een telewerkovereenkomst ongedaan te maken. De werkgever is niet verplicht om telewerken aan te bieden aan zijn personeel en garandeert dat een telewerker dezelfde rechten geniet als een niet-telewerker.

Het gebrek aan een eenduidige definitie kan verwarring scheppen en bemoeilijkt vergelijkend onderzoek. De MORA is van oordeel dat het gebruik van een eenduidige definitie een efficiënte beleidsaanpak mogelijk maakt.

---

<sup>3</sup> *'Voor de berekening van de impact van telewerken, wordt de definitie aangepast aan de beschikbare statistieken, om een doorrekening te maken die wetenschappelijk zinvol is. In dit geval (zie hoofdstuk 4), bestaan bijv. goede statistieken voor het Vlaams en Brussels Hoofdstedelijk Gewest over thuiswerk, die als basis kunnen gehanteerd worden voor de berekening. De beperking van deze statistieken is dat ze het peak shifting fenomeen niet volledig vatten, zodat de resultaten eerder als een (aanvaardbare) onderschatting dienen te worden aanzien. Er zit wel een schatting van de personen werkzaam in telewerkcentra en satellietkantoren vevat in de berekeningen' (VUB, 2006, p. 6-7).*



De definitie van telewerken incorporeert vaak een plaats- en tijdsdimensie, ‘plaats- en tijdsonafhankelijk werken’, en het gebruik van ICT. Bij begrippen als ‘anders werken’, ‘flexibel werken’ en ‘het nieuwe werken’ wordt gedacht aan ‘telewerken’. Zij verwijzen echter naar een andere manier waarop arbeid georganiseerd wordt waarbij een andere manier van leidinggeven met minder hiërarchie en meer eigen verantwoordelijkheden voor de werknemer centraal staan.

Dit vergt vaak een mentaliteitsverandering: van een ‘management by means’ waar de inzet telt, naar een ‘management by objectives’ waar de resultaten tellen. Dit vraagt tijd en inspanningen van de organisatie. Hoewel deze begrippen door tal van instanties anders worden gedefinieerd, *‘is de achterliggende gedachte grotendeels dezelfde en stoelt de concrete invulling vaak op dezelfde principes zoals een flexibele werkplek, thuiswerken, clean desk enz. (Digipolis, 2007, p. 5)’*.

De MORA werkt in dit advies verder met de vijfledige definitie van de VUB-studie omdat zij alle parameters, inclusief satellietkantoren en telewerkcentra, aanbrengt die relevant kunnen zijn voor mobiliteit. De MORA stelt vast dat het gebrek aan een eenduidige definitie vergelijkend wetenschappelijk onderzoek kan bemoeilijken. Dit kan volgens de MORA echter geen hinderpaal zijn voor de Vlaamse overheid om een concreet actieplan rond telewerken uit te werken. Omdat telewerken beleidsmatig een multidisciplinair gegeven is, merkt hij op dat het belangrijk is dat alle betrokken beleidsdomeinen dezelfde definitie van telewerken hanteren. De Mobiliteitsraad stelt voor dat alle beleidsdomeinen de vijfledige definitie van de VUB-studie uit 2006 hanteren.

## 1.2. Drijfveren tot al dan niet telewerken

*Maatschappelijke ontwikkelingen* zoals de toename van het ICT-gebruik, zowel hardware, software, als cloud computing, de gestegen penetratiegraad van breedbandinternet, de stijging van het aantal kenniswerkers en de ontwikkeling van moderne controlemechanismen zoals tracking tools kunnen de telewerkpenetratie en de frequentie van het aantal telewerkdagen faciliteren. Ook het toegenomen mobiliteitsprobleem kan een rol spelen.

De *motieven aan werkgeverszijde*<sup>4</sup> ten gunste van telewerken bestaan uit het aanwerven en behouden van personeel en stelt werkgevers in staat om hun aanwervingsradius te vergroten. Doordat werknemers hun werktijd flexibel kunnen indelen zijn ze minder gestresseerd wat kan resulteren in een productiviteitsstijging. Naast de productiviteitsverhogende mogelijkheden spelen ook kostenbesparingen op kantoorruimte een rol. Werkgevers kunnen met gedecentraliseerde systemen beter inspelen op onvoorziene omstandigheden en blijven functioneren tijdens calamiteiten in het transportsysteem. Ze meten zich indirect een modern, gezinsvriendelijk en milieubewust imago aan, wat past in het streven naar maatschappelijk verantwoord ondernemen, en het bedrijf aantrekkelijk maakt voor potentiële werknemers.

<sup>4</sup> De aangehaalde motieven van werkgevers zoals aangehaald in de VUB-studie *‘Telework. Studie betreffende de milieu-, de mobiliteits- en de socio-economische impact van het telewerken in grote bedrijven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest’* van 22 december 2011. De oplistings komt er na afname van een enquête bij de mobiliteitsmanagers en/of de verantwoordelijken voor telewerken in 6 Brusselse bedrijven die meer dan 100 werknemers in dienst hebben en waarbij (een deel van) het personeel reeds aan telewerken doet. Bij de selectie van de bedrijven werd rekening gehouden met de verschillende bereikbaarheidszones met het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

*Motivationale factoren op mobiliteitsvlak voor werkgevers* zijn de mogelijkheid om de lange pendeltijd en pendelafstand in te perken en te besparen op bedrijfswagens, brandstof en parkeerplaatsen.

De *motieven aan werknemerszijde*<sup>5</sup> ten gunste van telewerken hebben betrekking op een betere work-life balance. Men haalt de gestegen productiviteit aan omdat thuiswerkers aangeven thuis rustiger, geconcentreerder en langer te kunnen werken. Op gezondheidsvlak haalt men de verminderde stress en het langer kunnen slapen als motief aan. Op professioneel vlak wordt de toegenomen zelfstandigheid ('flexibiliteit') geprezen.

*Motivationale factoren op mobiliteitsvlak voor werknemers* bestaan uit de reductie van de pendeltijd en pendelafstand, vooral het feit niet in de file te moeten staan, en het besparen op brandstof.

De *bezwaren aan werkgeverszijde* voor het invoeren van telewerken bestaan uit het gebrek aan kennis over de organisatorische implicaties en de daaraan verbonden effecten. Bezwaren die worden aangehaald zijn de aanpassing van de gebruikte controlesystemen, van directe supervisie naar outputcontrole, een aanpassing van de aard van communicatie tussen ondergeschikten en managers, van direct face-to-face contact naar communicatie via elektronische middelen, een aanpassing van het databeheer, van papieren archieven naar elektronisch beheer van alle informatie-bestanden, en een aanpassing van het beheer van kantoorruimte, van de allocatie van een specifieke, *dedicated work space* voor elke werknemer naar meer gemeenschappelijke, gedeelde werkruimten.

De *bezwaren aan werknemerszijde* voor het invoeren van telewerken zijn de vrees voor moeilijkere communicatie en sociaal isolement, niet kunnen beschikken over alle faciliteiten, een vervaging tussen werk en privé, extra kosten, het geringe draagvlak onder collega's en de grotere afleiding thuis.

De MORA stelt enerzijds vast dat telewerken wordt gefaciliteerd door een aantal maatschappelijke ontwikkelingen. Anderzijds blijkt dat het al dan niet implementeren van telewerken in een onderneming of organisatie in eerste instantie wordt bepaald door arbeidsorganisatorische ontwikkelingen. De impact die telewerken genereert op mobiliteitsvlak blijkt vooral voor werknemers van belang te zijn.

### 1.3. Cijfers over telewerken

De MORA stelt vast dat er sinds de publicatie van de studie van de VUB (Solvay Business School), waar de minister in haar adviesvraag naar verwijst, geen grootschalig onderzoek meer is gebeurd naar telewerken in Vlaanderen. De VUB-studie uit 2006 schuift enkele cijfergegevens uit 2004 naar voor:

*'In Vlaanderen (hier beschouwd als de som van het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gegeven de substantiële interacties tussen beide op het vlak van pendel) waren er in het jaar 2004, 283.527 personen die soms (minder dan de helft van de werkweek) of gewoonlijk (meer dan de helft van de werk-*

<sup>5</sup> De aangehaalde motieven zoals aangehaald door thuiswerkers van de 6 Brusselse bedrijven uit bovenstaande studie.

week, maar niet permanent) thuiswerken, en als telewerkers kunnen beschouwd worden. Daarnaast kan men het aantal telewerkers die in satellietkantoren of telewerkcentra opereren, schatten op maximum 21,4% van het bovenstaand aantal. De som van beide leidt dus tot een schatting van 344.201 telewerkers in Vlaanderen’.

In 2004 werd in Vlaanderen (mits de realistische veronderstelling van een gemiddelde telewerkfrequentie van 1,6 dagen per werkweek) jaarlijks meer dan 900 miljoen Euro bespaard dankzij telewerk, in vergelijking met een situatie zonder telewerk. Het grootste deel hiervan (meer dan 850 miljoen Euro) betreft besparingen op congestiekosten; de rest omvat besparingen op pollutie en op kosten van verkeersonveiligheid. Spijts deze bijzonder grote maatschappelijke baten, suggereren een aantal internationale studies dat België en Vlaanderen zich eerder in het Europees peloton dan de Europese kopgroep bevinden op het vlak van telewerk. In algemene zin blijkt dat Vlaanderen een achterstand heeft van ongeveer 50% op enkele buurlanden zoals Duitsland, en dat het inhalen van de koplopers (met name Nederland en Finland) een verdubbeling van de huidige penetratie zou vergen (VUB, 2006, p. 119)’.

De onderhavige studie suggereert een aantal maatregelen om binnen de vijf jaar (2011) een verhoging van de telewerkpenetratie met 50% te bereiken, en een verdubbeling binnen de tien jaar (2016). Indien deze verhoging van de telewerkpenetratie kan gekoppeld worden aan een verhoging van de frequentie van telewerken tot gemiddeld drie dagen per week, dan zouden de mobiliteitsbaten in principe kunnen oplopen tot meer dan drie miljard Euro in 2016, in vergelijking met een situatie zonder telewerk (VUB, 2006, p. 120)’.

De MORA haalt enkele bronnen met cijfergegevens aan die de telewerkpenetratie in Vlaanderen en België of het aantal telewerkers in Vlaanderen en België kunnen aantonen.

Uit cijfers (tabel 1) van de driejaarlijkse IOA-enquête (Innovatie, Organisatie & Arbeid) van de Stichting Arbeid en Innovatie naar de toepassing van telewerken als vorm van flexibiliteit, blijkt dat er na een verdubbeling in 2001-2004 ondertussen een status-quo is.

**Tabel 1: Vormen van flexibiliteit, toepassing**

Flexibiliteitsinstrument	Editie			
	2001 (N=1260)	2004 (N=1646)	2007 (N=1521)	2011 (N=1373)
<b>Telewerken</b>	8,5%	16,2%	(←=) 17,7%	(←=) 19,4%

De bevraging gebeurde bij ondernemingen en organisaties met 10 of meer werknemers. Alle verschillen zijn significant op het niveau  $p < ,05$ , tenzij als volgt aangegeven: (←=): géén significant verschil ten op zichte van de vorige editie, (←←=): géén significant verschil over alle edities heen (\*) andere vraagformulering: betrekking op de 2 jaar voorafgaand aan de bevraging ipv het jaar voorafgaand.

Uit de IOA-enquête van 2011 (zie tabel 2<sup>6</sup>) blijkt trouwens dat er in het toepassen van telewerken niet alleen verschillen zijn volgens de grootte van het bedrijf, uitgedrukt in aantal werknemers, maar er ook grote sectorale verschillen zijn.

**Tabel 2: Thuis- of telewerken volgens sector en grootte**

		Toepassen				Totaal
		Ja, minstens de helft van het personeel	Ja, minder dan de helft van het personeel	Totaal Ja	Nee	
<b>Grootte</b> p=,000 C'v=,149	<b>1-9 wn</b>	5,3%	6,7%	11,9%	88,1%	100,0%
	<b>10-49 wn</b>	3,9%	14,0%	17,9%	82,1%	100,0%
	<b>50-199 wn</b>	2,2%	22,0%	24,2%	75,8%	100,0%
	<b>200+ wn</b>	0,0%	25,0%	25,0%	75,0%	100,0%
<b>Sector</b> p=,000 C'v=,090	<b>Primair/industrie</b>	1,4%	9,1%	10,5%	89,5%	100,0%
	<b>Bouw</b>	2,2%	4,5%	6,7%	93,3%	100,0%
	<b>Diensten</b>	5,4%	8,3%	13,7%	86,3%	100,0%
	<b>OOSP</b>	6,6%	12,4%	19,0%	81,0%	100,0%
<b>Totaal</b>		4,9%	8,7%	<b>13,6%</b>	86,4%	100,0%

De cijfers uit tabel 2 tonen een recht evenredig verband aan tussen de grootte van de onderneming of organisatie, uitgedrukt in aantal werknemers, en het aantal thuis- of telewerkers in diezelfde onderneming of organisatie. Grote ondernemingen en organisaties, tussen 50 en 199 werknemers enerzijds en meer dan 200 werknemers anderzijds, kennen een groter aantal thuis- of telewerkers, respectievelijk 24,2% en 25%, dan kleinere ondernemingen. Het aandeel thuis- of telewerkers in organisaties en bedrijven met 1 tot 9 werknemers, 11,9% , en zij met een werknemersaantal tussen 10 en 49, 17,9% , is opmerkelijk lager.

Wanneer we de cijfers over het Vlaams Gewest met betrekking tot thuiswerken, uitgevoerd binnen de enquête naar de arbeidskrachten door de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (FOD Economie), er bijnemen, dan geven deze aan dat de verwachte explosie van thuiswerk uitblijft (FOD Economie, 1999-2010).

<sup>6</sup> Merk op dat het totale aantal thuis- of telewerkers, 13,6 %, in tabel 2 lager ligt dan het aantal telewerkers, 19,4%, van tabel 1. Dit verschil kan verklaard worden doordat men in tabel 1 enkel cijfers aanbrengt van ondernemingen en organisaties met 10 of meer werknemers. In tabel 2 worden ook ondernemingen en organisaties meegerekend met minder dan 10 werknemers.

Tabel 3: Thuiswerk in het Vlaams Gewest tussen 2001 & 2010<sup>7</sup>

		Totaal					Totaal		
		Mannen	Vrouwen	Totaal			Mannen	Vrouwen	Totaal
2001				2004					
THUISWERK					THUISWERK				
Nooit	1.184.389	873.884	2.058.273		Nooit	1.178.855	909.359	2.088.215	
Soms	84.147	44.762	128.935		Soms	112.068	61.775	173.843	
Gewoonlijk	35.098	22.171	57.269		Gewoonlijk	47.747	28.454	76.201	
Altijd	73.484	59.602	133.086		Altijd	70.405	56.456	126.860	
2007				2010					
THUISWERK					THUISWERK				
Nooit	1.183.406	963.912	2.147.318		Nooit	1.141.298	964.769	2.106.067	
Soms	132.160	75.157	207.317		Soms	145.662	93.610	239.272	
Gewoonlijk	48.036	29.284	77.320		Gewoonlijk	54.718	39.421	94.139	
Altijd	85.074	72.951	158.025		Altijd	95.902	79.745	175.647	

Ondanks het gebrek aan een eenduidige definitie van telewerken die vergelijkend onderzoek bemoeilijkt omdat men soms een enge definitie, enkel thuiswerkers, van telewerken hanteert, dan wel een ruime, werknemers in satellietkantoren, telecentra enzoverder, constateert de MORA dat de implementatie van telewerken niet alleen verschilt volgens de grootte van het bedrijf, uitgedrukt in aantal werknemers, maar er ook grote sectorale verschillen zijn. De Mobiliteitsraad concludeert bijgevolg dat er nog potentieel is om de telewerkpenetratiegraad en het aantal telewerkers in Vlaanderen te verhogen.

## 1.4. Impact op mobiliteit en externe kosten

De VUB-studie uit 2006 drukt de impact van telewerken op de verkeersexternaliteiten in Vlaanderen uit in monetaire waarden. De MORA haalt een VUB-studie uit 2011 aan die de impact van telewerken onderzocht bij grote ondernemingen uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het gebied van mobiliteit en de daarmee verbonden externe milieukosten zoals klimaatverandering, luchtverontreiniging, up en downstream processen en geluid en op het gebied van externe socio-economische kosten zoals ongevallen en congestie. De studie maakt een duidelijk onderscheid tussen thuiswerk en satellietwerk en de daaraan gekoppelde mobiliteitsverplaatsingen- en modi.

Thuiswerkers die telewerken genereren de grootste impact op mobiliteit. De studie meldt immers dat *'52% van de thuiswerkers anders met de auto naar het hoofdkantoor*

<sup>7</sup> Totaalwaarden thuiswerk in het Vlaams Gewest, gededuceerd uit de enquête naar de arbeidskrachten uitgevoerd door de Algemene directie Statistiek en Economische informatie: *Afwijkend uurrooster en thuiswerk, economische activiteit NACE, geslacht, leeftijd en woonplaats\_15 jaar en meer* (FOD Economie, 1999-2010).

*pendelt en dit over een traject van gemiddeld 29 km'* (VUB, 2011, p.65). De vermeden pendelverplaatsing op telewerkdagen betekent een belangrijke bijdrage in het kader van duurzame mobiliteit en reduceert de totale externe kosten van mobiliteit. De studie haalt bovendien aan dat *'tijdens de thuiswerkdag 13% de auto wel gebruikt voor andere, kortere verplaatsingen, maar de impact daarvan op de mobiliteit zeer beperkt is en geen afbreuk doet aan de belangrijke besparingen die worden gegenereerd'* (VUB, 2011, p.65). Ook een potentieel negatieve impact op de totale externe kosten is, volgens de studie, verwaarloosbaar. De categorie werknemers die naar het hoofdkantoor pendelen met het openbaar vervoer of met een zachte modus en tijdens de thuiswerkdag additionele voertuigkilometers rijden in het kader van privé-verplaatsingen is relatief klein, 2,3 %, en hebben een beperkte impact, slechts 12,3 km/dag gemiddeld per werknemer die additionele voertuigkilometers afleggen (VUB, 2011, p. 116).

De studie stelt vast dat

*'wanneer satellietwerkers telewerken de gemiddelde pendelafstand aanzienlijk daalt omdat zij de grootste pendelafstanden hebben (gemiddeld 73 km), maar er ook een belangrijke modale verschuiving is van trein naar autogebruik. Mogelijke verklaringen hiervoor liggen in het feit dat de trein minder performant wordt geacht voor kortere verplaatsingen, maar ook in het gebrek aan flexibiliteit bij treinabonnementen. Indien het satellietkantoor niet op het treintraject naar het hoofdkantoor ligt, dient er immers een bijkomend abonnement te worden aangeschaft, waarvoor de werknemer in vele gevallen zelf dient op te draaien. Hoe dan ook is de negatieve impact op de mobiliteit en de daarmee verbonden externe kosten van deze modale verschuiving ten gunste van autogebruik kleiner dan de besparingen die gegenereerd worden door het verkorten van de pendelafstanden van satellietwerkers die de auto gebruiken om naar het hoofdkantoor te pendelen. Bovendien is er ook een modale verschuiving ten gunste van duurzamere alternatieven, waarbij in de eerste plaats een toename van bijna 10% in fietsgebruik kan worden vastgesteld (VUB, 2011, p.65 & p.116).*

De MORA stelt vast dat een groot aantal niet-telewerkers de auto aanduiden als hoofdtransportmodus om naar het hoofdkantoor te pendelen, dat thuiswerkers en satellietwerkers een positieve impact hebben op mobiliteit en dat de telewerkpenetratiegraad in bedrijven nog kan verhoogd worden. De Mobiliteitsraad concludeert bijgevolg dat een verdere uitbreiding van telewerken nog een aanzienlijke bijdrage kan leveren in het verduurzamen van het woon-werkverkeer.

## 1.5. Politieke en sociaaleconomische initiatieven

De voormalige Vlaams minister van Mobiliteit schoof in de beleidsbrief 2006-2007 enkele beleidsprioriteiten inzake telewerken naar voor. Zij wou op korte termijn *'de grootste hindernis voor de invoering van telewerk wegwerken, m.n. het gebrek aan kennis over de organisatorische implicaties en het geheel van effecten verbonden aan de implementatie'* (Vlaams Parlement, 2006, p. 49). Een aantal mogelijke maatregelen werden daarbij in ogenschouw genomen. Gevolg gevend aan de VUB-studie uit 2006 werd gedacht aan de organisatie van een coherente set sensibiliserende maatregelen: de organisatie van sensibilisatiedagen, het voorzien in een implementatiegids en de op-

richting en ondersteuning van een Vlaams Kenniscentrum voor Telewerk (en virtuele mobiliteit) samen met de minister van Bestuurszaken.

De Mobiliteitsraad stelt vast de Vlaamse Regering met de oprichting van Flanders Synergy in juni 2009 voorzag in een competentiepool rond innovatieve arbeidsorganisatie die een wederzijdse bevruchting stimuleert tussen het beleid, kenniscentra (zoals universiteiten en consulting aanbieders) en bedrijven (grote profit organisaties, KMO's en social profit organisaties). Flanders Synergy bevordert kennis en ervaring in flexibeler werken, efficiënter werken en mensvriendelijker werken aan de hand van toegepast onderzoek, goede praktijkvoorbeelden, opleidingen, bedrijfsbegeleidingen en project-calls. Sociale partners van de MORA maken deel uit van de Raad van Advies.

Het Pendelplan stelt dat *'om het telewerken in Vlaanderen te stimuleren, er belangrijke juridische hinderpalen dienen te worden weggewerkt. Die hinderpalen zijn vervat in de federale wetgeving (Vlaamse Overheid, 2006, p. 14)*. In 2005 werd er een nationale collectieve arbeidsovereenkomst betreffende telewerk (cao-85, 2005) afgesloten op basis van een Europese raamovereenkomst. Deze CAO werd aangevuld door cao-85 bis in 2008 (CAO-85, 2008) en bepaalt de rechten en plichten van telewerkers en hun werkgevers.

Voor de Mobiliteitsraad lijkt op het eerste gezicht het juridisch kader een verdere expansie van telewerken niet in de weg te staan. De knelpunten aangehaald in het Pendelplan dienen nog eens punctueel te worden overlopen.

## 2. Advies

De MORA stelt dat telewerken belangrijke mobiliteitsbaten kan opleveren op individueel en collectief niveau. Een verhoogd aantal telewerkers draagt dus bij tot een structurele oplossing van de mobiliteitsproblematiek. Anderzijds, stelt de MORA vast dat de inzet van telewerken en de factoren die hiertoe aanleiding moeten geven, niet enkel beïnvloed worden door een aantal maatschappelijke ontwikkelingen maar ook bepaald worden door beslissingen genomen in verschillende beleidsdomeinen. Maatregelen in verband met telewerken vallen vaak buiten de bevoegdheid van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

Om de coherentie in zijn advies te behouden, wijkt de MORA af van de vierdelige adviesvraag van de minister. In onderhavig advies vinden we wel antwoord op alle geformuleerde vragen, vertrekkend vanuit het multidisciplinaire en beleidsoverschrijdende karakter van telewerken.

### 2.1. Oproep voor een rondetafel

De MORA stelt vast dat om het aantal telewerkers in Vlaanderen stelselmatig te verhogen er vooral nood is aan een multidisciplinair beleid en een aanpak die doelgroepgericht en gedifferentieerd is volgens de sector en de grootte van ondernemingen en organisaties. Rekening houdend met de verschillende drivers van telewerken, dient men te waken over de horizontale vertaling van dit thema over de beleidsdomeinen heen.

De MORA pleit daarom om dit jaar een rondetafel bijeen te roepen met de ministers van Werk, Innovatie, Economie, Onderwijs en Mobiliteit en de stakeholders van de betrokken beleidsdomeinen. De Mobiliteitsraad stelt dat het gebrek aan een eenduidige definitie van telewerken geen hinderpaal kan zijn voor de Vlaamse overheid om een concreet actieplan rond telewerken uit te werken. De 'sense of urgency' van een coherente aanpak rond telewerken dient ingang te krijgen in de beleidsbrieven van alle betrokken ministers. De MORA hoopt dat met de beslissingen en concrete initiatieven die uit deze rondetafel voortvloeien, de verdere ontwikkeling van telewerken op de Vlaamse arbeidsmarkt op de meest efficiënte manier geschiedt. De MORA ziet hierbij een trekkende rol weggelegd voor Flanders Synergy aangezien zij de competentiepool rond innovatieve arbeidsorganisatie is.

### 2.2. Beschouwing aanbevelingen VUB-studie (2006)

De MORA stelt vast dat veel van de aanbevelingen van de VUB-studie uit 2006 nog steeds actueel zijn. De Mobiliteitsraad volgt hieronder de structuur van de aanbevelingen van de VUB-studie en vult aan en nuanceert waar dat nodig wordt geacht.



## 2.2.1. Sensibilisatie

De MORA stelt dat de noodzaak, de grootteorde en de uitwerking van sensibiliserende maatregelen ook de uitkomst moet zijn van de geformuleerde beleidsdoelstellingen van verschillende ministers waaronder zeker de ministers van Werk, Innovatie, Economie, Onderwijs en Mobiliteit. Het is voor de MORA alleszins duidelijk dat:

- Sensibilisatie doelgroepgericht en gedifferentieerd dient te zijn volgens de sector en de grootte van ondernemingen en organisaties.
- Er een 'one stop shop' is die alle relevante informatie rond telewerken in Vlaanderen samenbrengt en online tools ter beschikking stelt.
- Er promotie van 'best practices' is met aandacht voor de verschillende sectoren en groottes van ondernemingen en organisaties. Uit deze best practices kunnen indicatoren voortkomen die de discussie voeden.

## 2.2.2. Voorbeeldfunctie Vlaamse Overheid

De MORA stelt dat de Vlaamse Overheid veel kan leren uit het implementeren van telewerkinitiatieven in de praktijk en als motor dient te fungeren door een voorbeeldfunctie uit te oefenen op het vlak van telewerk. De Mobiliteitsraad onderstreept dat telewerkinitiatieven bij alle overheidsdiensten, publieke instellingen en overheidsbedrijven dient te worden geïmplementeerd.

De Mobiliteitsraad consulteerde een VUB-studie uit 2010 die de implementatie van telewerk bij de Vlaamse steden en gemeenten onderzocht. Daaruit blijkt dat slechts ongeveer een tiende van de Vlaamse steden en gemeenten de mogelijkheid tot telewerk al heeft ingevoerd, weliswaar voor een beperkt percentage van hun personeelsbestand, en dit vaak informeel is geregeld. De Mobiliteitsraad pleit daarom ook voor een verdere implementatie van telewerk bij de lokale overheidsdiensten in Vlaanderen.

## 2.2.3. Bescheiden fiscale stimuleringsmaatregelen

De MORA spreekt zich nu niet uit of financiële ondersteuning, al dan niet fiscaal, nodig zijn. De Mobiliteitsraad gaat ervan uit dat dit wellicht zal blijken uit de rondetafel. Op de rondetafel dient ook de noodzaak en de omvang van de fiscale en parafiscale afhandeling van mobiliteitsvergoedingen aan bod te komen.

De MORA ziet wel mogelijkheden in het voorstel van de VUB om een proefproject met 'tracking tools' op te zetten waardoor ondernemingen en organisaties die een significante daling in het aantal autokilometers bereiken, worden beloond.

De Vlaamse Regering plant een proefproject rond de kilometerheffing van personenwagens. Het lijkt de Mobiliteitsraad aangewezen om na te gaan of het proefproject met 'tracking tools' hieraan kan gekoppeld worden.

## 2.2.4. Onderwijs en opleiding

De MORA erkent het belang van de aanbeveling voor een Vlaamse holistische aanpak die drempelverlagend werkt naar ICT-toepassingen en internet in het onderwijs en in de ruimere sfeer van opleidingen en pleit voor:

- Bijzonder aandacht voor de beroepsbevolking van 40 jaar en ouder waar nog vaak een belangrijke drempelvrees bestaat ten aanzien van het nieuwe werken als managementstrategie en het intensief gebruik van ICT in de professionele sfeer.
- Verdere promotie in het lager onderwijs en in de economielessen in het secundair.

## 2.2.5. Dialoog met andere Gewesten en Federale Overheid

De VUB-studie pleit voor een dialoog met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Waalse Gewest en de Federale Overheid. De MORA stelt dat de rondetafelblijk zal geven van de onderwerpen die in het overleg aan bod moeten komen.

## 2.3. Aanvullende aanbevelingen voor het Departement Mobiliteit en Openbare Werken met betrekking tot telewerken

De MORA ziet nog enkele aanvullende aanbevelingen die minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits mee kan opnemen op het rondetafelgesprek en telewerken kan faciliteren vanuit het mobiliteitsbeleid:

- Een grotere flexibiliteit bij abonnementen van het openbaar vervoer. Indien het hoofdkantoor en satellietkantoor van een werknemer niet op hetzelfde traject liggen, dient er een bijkomend abonnement te worden aangeschaft waar de werknemer al dan niet zelf dient voor op te draaien.
- De lancering van een open call voor telewerkcentra en/of co-working places, naar analogie van het Waals Gewest.

## 2.4. Verder onderzoek binnen het beleidsdomein MOW

De MORA pleit voor een grotere aandacht voor telewerken in het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Enerzijds door de mogelijkheid te bekijken om vragen in verband met telewerken op te nemen in het OVG en anderzijds door diepgaander onderzoek in verband met telewerken uit te voeren op de reeds beschikbare dataset.

De Mobiliteitsraad vindt het aangewezen dat het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken of anderen onderzoek voeren rond:

- De beweegredenen van het al dan niet implementeren van telewerk in kmo's
- Het effect van wijzigend verplaatsingsgedrag- en patronen veroorzaakt door telewerken
- De inplanting en impact van telewerkcentra
- De impact van telewerken op 'peak shifting'

## Bijlage

### ▀ Definitie Telewerk

1. *Telework is the substitution of communication technology for work related travel.*
2. *It is paid work that may take place from home, a satellite office, a telework centre or any other work station outside the worker's main office (telework is usually done from home).*
3. *Telework ranges from occasional to full-time, and is typically done on a part-time basis (e.g., 1-3 days/week).*
4. *Telework also includes "peak shifting", which means adjusting your schedule to avoid peak traffic times, thereby working from home before or after going into the office.*
5. *Telework does not include doing extra work above and beyond a full-time work day from home in the evening or weekends, or at any other time beyond such full schedule of working hours (VUB, 2006, p. 6).'*

## Referenties

Baeyens, I. (2010). 'Telewerken in de openbare sector. Een onderzoek naar de implementatie van telewerk bij de Vlaamse steden en gemeenten.', Brussel: *Vrije Universiteit Brussel*

CAO-85 (2005) 'Collectieve arbeidsovereenkomst nr. 85 van 9 november 2005 betreffende het telewerk'. [www.cnt-nar.be/cao/cao-85.pdf](http://www.cnt-nar.be/cao/cao-85.pdf)

CAO-85 bis. (2008). 'Collectieve arbeidsovereenkomst nr. 85 van 9 november 2005 betreffende het telewerk, gewijzigd door de collectieve arbeidsovereenkomst nr. 85 bis van 27 februari 2008'. <http://www.cnt-nar.be/CAO/cao-85.pdf>

De Geest, R., Dierckx, F., Heyndrickx, W., Sauvillers, N. (2007). 'Moderne Werkplek', Digipolis.

Delagrange, H. (2012) : 'Themadossier IOA 2011: Flexibiliteit.', Brussel: *Stichting Innovatie & Arbeid*

FOD Economie, K.M.O, Middenstand en Energie, 'T2.014. Afwijkend uurrooster en thuiswerk, geslacht, leeftijd en woonplaats\_15 jaar en meer' uit 'Enquête naar de arbeidskrachten 1999-2010', Brussel

[http://statbel.fgov.be/nl/modules/publications/statistiques/arbeidsmarkt\\_levensomstandigheden/enquete\\_sur\\_les\\_forces\\_de\\_travail\\_1999-2010.jsp](http://statbel.fgov.be/nl/modules/publications/statistiques/arbeidsmarkt_levensomstandigheden/enquete_sur_les_forces_de_travail_1999-2010.jsp)

Macharis, C., De Witte, A., Van Malderen F. (2011). 'Telework. Studie betreffende de milieu-, de mobiliteits- en de socio-economische impact van het telewerken in grote bedrijven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest', Brussel: *Vrije Universiteit Brussel*

Mobiel Vlaanderen, 'Pendelplan', Brussel

[www.mobielvlaanderen.be/docs/beleidsplannen/pendelplan.doc](http://www.mobielvlaanderen.be/docs/beleidsplannen/pendelplan.doc)

Verbeke, A., Dooms, M., Illegems, V. (2006). 'De impact van telewerken op de verkeersexternaliteiten in Vlaanderen. Eindrapport', Brussel: *Vrije Universiteit Brussel*

[www.mobielvlaanderen.be/studies/telewerken/telewerk-rapport.pdf](http://www.mobielvlaanderen.be/studies/telewerken/telewerk-rapport.pdf)

Vlaams Parlement (2006). 'Beleidsbrief Mobiliteit. Beleidsprioriteiten 2006-2007, ingediend door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen', Brussel

<http://www.vlaamsparlement.be/Proteus5/showParlInitiatief.action?id=477767>