



Brussels Studies

La revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles / Het elektronisch wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The e-journal for academic research on Brussels
Fact Sheets | 2017

De profielen van bedrijven die bedrijfswagens gebruiken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Brussels Studies factsheet

Profils des entreprises utilisatrices de voitures de société en Région de Bruxelles-Capitale

Profiles of companies which use company cars in the Brussels-Capital Region

Thomas Ermans

Traducteur : Ben Winant



Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Édition électronique

URL : <http://brussels.revues.org/1544>

ISSN : 2031-0293

Référence électronique

Thomas Ermans, « De profielen van bedrijven die bedrijfswagens gebruiken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », *Brussels Studies* [Online], Fact Sheets, nr 114, Online op 10 juli 2017, geraadpleegd op 11 juli 2017. URL : <http://brussels.revues.org/1544>

Ce document a été généré automatiquement le 11 juillet 2017.



Licence CC BY

De profielen van bedrijven die bedrijfswagens gebruiken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Brussels Studies factsheet

Profils des entreprises utilisatrices de voitures de société en Région de Bruxelles-Capitale

Profiles of companies which use company cars in the Brussels-Capital Region

Thomas Ermans

Traduction : Ben Winant

NOTE DE L'AUTEUR

Deze factsheet werd geredigeerd in het kader van de Research Chair Companies & Sustainable Mobility van het *Brussels Studies Institute* (BSI) in het kader van een samenwerking tussen het *Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire* (IGEAT) van de *Université libre de Bruxelles*, het *Centre d'études sociologiques* (CES) van de *Université Saint-Louis - Bruxelles* en het *Mobility, Logistics and Automotive Technology Research Centre* (MOBI) van de Vrije Universiteit Brussel.

Meer informatie over het programma, de financiering en de onderzoeksteams : <http://sustainable-mobility.bsi-brussels.be/>

Inleiding

- 1 Over de bedrijfswagens worden heftige politieke en maatschappelijke debatten gevoerd. De terbeschikkingstelling van bedrijfswagens verschilt sterk van bedrijf tot bedrijf. Deze fact sheet verstrekt niet alleen een definitie van wat beschouwd wordt als een *bedrijf dat*

bedrijfswagens ter beschikking stelt, maar onderstreept tevens de verschillen tussen de profielen van die bedrijven, met als bedoeling het debat te nuanceren en bij te dragen tot een reflectie over een gericht mobiliteitsbeleid.

1. Zeer volledige gegevens over een selectie van bedrijven

- 2 Gegevens over bedrijfswagens op bedrijfsniveau zijn zeldzaam in België. Afgezien van de onderzoeken die zijn uitgevoerd op initiatief van het team van Belspo voor het PROMOCO-project in 2007 en 2008 [Cornelis *et al*, 2009], bevatten enkel de bedrijfsvervoerplannen (BVP's) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) gegevens over het bedrijfsvoertuigenpark (en in het bijzonder over de bedrijfswagens), de bedrijfskenmerken (lokalisatie, bedrijfstak, grootte, arbeidsorganisatie enz.) en over de verplaatsingspraktijken van de werknemers. De laatste beschikbare BVP-steekproef werd tijdens het hele jaar 2014 verzameld door Leefmilieu Brussel¹. De hiernavolgende analyse is daarop gebaseerd. Op federaal niveau bevat de federale diagnose van het woon-werkverkeer soortgelijke informatie over het hele Belgische grondgebied, maar tot nu toe werden nog geen gegevens over de bedrijfswagens ingewonnen².
- 3 Niet alleen heeft de steekproef van de BVP's enkel betrekking op de bedrijfsvestigingen in het BHG, maar ze bestaat enkel uit bedrijven met meer dan 100 werknemers en dan enkel hun vestigingen met meer dan 100 werknemers. Dat leidt ertoe dat zowel de arbeiders als de zelfstandigen ondervertegenwoordigd zijn. Bovendien worden enkel de werknemers meegeteld die minstens de helft van hun arbeidstijd op de vestiging in kwestie doorbrengen, waardoor bepaalde bedrijfstakken (bouw, schoonmaak enz.) minder gewicht in de schaal leggen.
- 4 In 2014 waren de werknemers van de bedrijven die onderworpen waren aan de verplichting om een BVP op te stellen, goed voor 43 % van de werknemers in het BHG. De bruikbare steekproef bevatte 497 vestigingen voor iets meer dan 263 000 werknemers, zijnde 38 % van de werknemers in het BHG [Leefmilieu Brussel, 2016]³.

2. Welke definitie van een bedrijf dat bedrijfswagens gebruikt?

- 5 In de BVP-steekproef 2014 worden iets meer dan 30 000 bedrijfswagens geteld, d.i. 11,5 voertuigen per 100 werknemers of 19,2 voertuigen per 100 werknemers, indien men enkel rekening houdt met de bedrijven die minstens één bedrijfswagen ter beschikking van hun werknemers stellen. Die gemiddelde waarden mogen echter niet verhullen dat er grote verschillen in de steekproef zijn, aangezien 42,3 % van de vestigingen (39,4 % van de werknemers) geen bedrijfswagen ter beschikking van de werknemers stelt, terwijl in het andere uiterste slechts 3 % van de vestigingen minstens 75 bedrijfswagens per 100 werknemers aanbiedt.
- 6 Bij de keuze van de te analyseren substeekproef van bedrijven die bedrijfswagens gebruiken, leek het ons belangrijk om de bedrijven uit te sluiten waarvan het aantal bedrijfswagens per werknemer zeer laag is en waar het gebruik van bedrijfswagens niet kan worden beschouwd als een structurerende praktijk van de mobiliteit van de

werknemers op bedrijfsniveau. We stellen voor om de drempel vast te stellen op de bedrijven die minstens 10 bedrijfswagens per 100 werknemers tellen.

- 7 De substeekproef die daaruit resulteert, omvat 148 vestigingen (29,8 % van de totale steekproef en 51,6 % van de bedrijven met minstens één bedrijfswagen), 74 734 werknemers (28,4 % van de totale steekproef en 46,8 % van de werknemers in de bedrijven met minstens één bedrijfswagen) en 27 756 bedrijfswagens, zijnde 90,5 % van het totale aantal bedrijfswagens in de steekproef. Met die drempel wordt een grote diversiteit in de gebruiksintensiteit van de bedrijfswagens behouden, maar worden de bedrijven uitgesloten die er slechts marginaal gebruik van maken. Terloops volgt daaruit voort dat nagenoeg alle vestigingen van de overheidssector niet meer tot onze steekproef behoren.

Tabel 1. Bedrijfsvestigingen, werknemers en bedrijfswagens volgens het aantal bedrijfswagens per 100 werknemers in de BVP-steekproef 2014

Bedrijfswagens per 100 werknemers	Vestigingen		Werknemers		Bedrijfswagens	
	Vol.	%	Vol.	%	Vol.	%
0	210	42,3	103 699	39,4	0	0,0
0 – 10	135	27,2	84 314	32,0	2 586	8,4
10 – 25	41	8,2	24 396	9,3	4 249	13,9
25 – 50	50	10,1	30 585	11,6	10 617	34,6
50 – 75	46	9,3	15 419	5,9	9 102	29,7
75 en meer	15	3,0	5 012	1,9	4 113	13,4
<i>Totaal</i>	497	100,0	263 425	100,0	30 667	100,0

3. Profielen van de bedrijven die bedrijfswagens gebruiken

- 8 Naast het aantal bedrijfswagens per 100 werknemers hebben we diverse variabelen geïntegreerd die elk van de vestigingen kenmerken om een multidimensionaal profiel van de bedrijven te kunnen opmaken. Die variabelen hangen samen met de specifieke kenmerken van elk bedrijf (bedrijfstak, bedrijfsgrootte), met de ruimtelijke eigenschappen van elke vestiging (locatie, bereikbaarheid met het openbaar vervoer) en van hun werknemers (woon-werkafstanden, woonplaatsen) en met hun dagelijkse verplaatsingspraktijken (vervoersmodus op het woon-werktraject).
- 9 Dankzij een stijgende classificatie volgens Wards methode, hebben we de steekproef verdeeld in drie bedrijfsprofielen die zo opgesteld zijn dat ze vestigingen groeperen die de meest gelijklopende kenmerken delen ten opzichte van de verschillende variabelen die in de vorige alinea werden besproken⁴.

Tabel 2. Vestigingen, werknemers en bedrijfswagens in elk bedrijfsprofiel en voor de bedrijven die bedrijfswagens niet gebruiken

	Vestigingen		Werknemers		Bedrijfswagens	
	Vol.	%	Vol.	%	Vol.	%
<i>Profiel 1</i>	72	48,4	24 776	33,2	13 427	48,6
<i>Profiel 2</i>	41	40,6	39 544	52,9	11 275	27,7
<i>Profiel 3</i>	35	11,0	10 414	13,9	3 054	23,6
<i>Totaal</i>	148	100,0	74 734	100,0	27 756	100,0
<i>bedrijven die bedrijfswagens niet gebruiken</i>	345	-	188 013	-	2 586	-

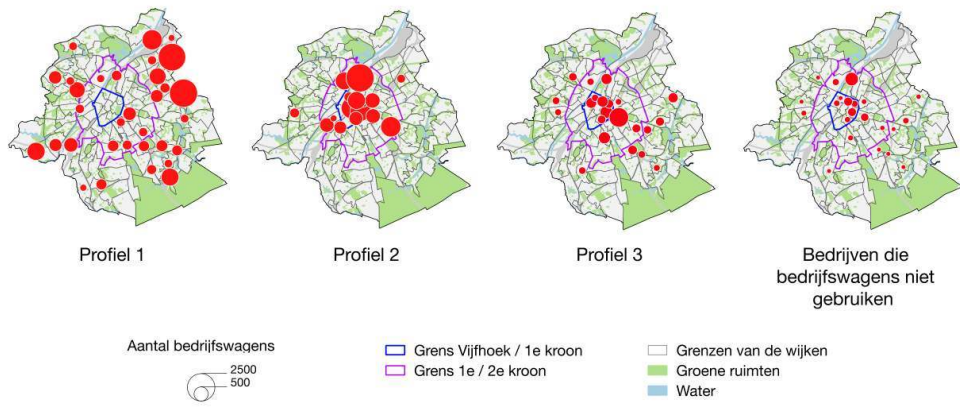
- 10 Het eerste bedrijfsprofiel omvat 72 vestigingen en bijna 25 000 werknemers die over een totaal van 13 427 bedrijfswagens beschikken, zijnde 54,2 bedrijfswagens per 100 werknemers. Deze hoge waarde, die duidelijk oververtegenwoordigd is ten opzichte van het gemiddelde, het aanzienlijke aantal parkeerplaatsen per 100 werknemers (71,0) en het grote aandeel van de wagen onder de vervoersmodi van de werknemers (79,1 % onder hen komt met de wagen, zonder carpooling mee te tellen) schetsen een bedrijfsprofiel dat in zeer grote mate gebruikmaakt van de wagen in het algemeen en van de bedrijfswagen in het bijzonder.
- 11 De gemiddelde afstand tussen de woon- en arbeidsplaats van de werknemers (23,3 km) lijkt kleiner dan die van de volledige steekproef, omdat hun woonplaatsen lichtjes oververtegenwoordigd zijn in het BHG en de eerste rand⁵ en de werknemers de vestigingen in het algemeen slecht kunnen bereiken met het openbaar vervoer (OV)⁶ (slechts voor 81,6 % van de werknemers en voor geen enkele werknemer uitstekend). Dat aspect draagt er natuurlijk toe bij dat het mobiliteitsprofiel van de bedrijven gericht is op de wagen. Het wekt dan ook geen verbazing dat de meeste bedrijfswagens van dat type worden gevonden in de tweede kroon met een zeer grote concentratie in het noordoostelijk gedeelte, wat te maken heeft met de ligging van verschillende bedrijfsparken dicht bij de nationale luchthaven.
- 12 De overgrote meerderheid van de bedrijven van het eerste profiel behoort tot de sector van de dienstenbedrijven (62,5 %) en zijn kleiner dan gemiddeld (344 werknemers per vestiging en minder dan 10 % van de werknemers in vestigingen met meer dan 2 000 werknemers).
- 13 Het tweede profiel, voornamelijk de banken en verzekeringsmaatschappijen (64,5 % van de werknemers), heeft betrekking op ongeveer 40 000 werknemers in 41 vestigingen en omvat, in tegenstelling tot het vorige profiel, zeer grote bedrijven (66,1 % van de werknemers werkt in eenheden met meer dan 2 000 werknemers) die zeer centraal in het BHG liggen. Dat komt tot uiting in een zeer goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer (voor 58,2 % van de werknemers is de bereikbaarheid van de vestigingen uitstekend) voor werknemers die doorgaans ver van hun arbeidsplaats wonen (gemiddeld 32,4 km) in gebieden die in de tweede rand of in de rest van België liggen (65,9 % van de werknemers).

- 14 In die omstandigheden wordt de trein meer gebruikt dan de andere vervoersmiddelen (49,4 % van de werknemers), ook al blijft het aandeel van de auto substantieel (32,2 %). Dit mobiliteitsprofiel wordt minder bepaald door het gebruik van de wagen. Dat wordt bevestigd door het aantal bedrijfswagens per 100 werknemers (28,5) en het kleiner aantal parkeerplaatsen per 100 werknemers (30,9) ten opzichte van het gemiddelde.
- 15 Het derde profiel, dat een aantal vestigingen (35) en werknemers (10 414) omvat dat duidelijk lager is dan de eerste twee types, groepeert kleinere eenheden (gemiddeld 298 werknemers per vestiging en geen enkele vestiging met meer dan 2 000 werknemers) die gekenmerkt worden door het feit dat de werknemers hoofdzakelijk lokaal gerekruteerd worden (38,2 % van de werknemers woont in het BHG) en door een vrij goede bereikbaarheid van de arbeidsplaats met het openbaar vervoer (voor minstens 51,7 % van de werknemers is de vestiging goed bereikbaar met het openbaar vervoer). Het profiel per bedrijfstak leunt aan bij het gemiddelde van de bedrijven die bedrijfswagens ter beschikking stellen en de bedrijfstakken die weinig vertegenwoordigd zijn in de eerste twee types, namelijk de media (6,7 % van de werknemers), de rest van de non-profitsector (6,7 % van de werknemers) en de industrie (4,7 % van de werknemers) zijn er oververtegenwoordigd.
- 16 Dit laatste bedrijfsprofiel omvat een beperkt aantal bedrijfswagens en parkeerplaatsen per werknemer (respectievelijk 29,3 en 35,0 per 100 werknemers) en een niet te verwaarlozen, maar ietwat ondervertegenwoordigd gebruik van de auto voor het woon-werktraject (38,0 % van de werknemers). Hoewel het derde type wegens die kenmerken duidelijk lijkt op het tweede type, verschilt het door het gebruik van de MIVB (25,5 % van de werknemers), wat een logische verklaring heeft, aangezien er gemiddeld meer Brusselaars worden aangeworven.
- 17 De bedrijven die geen bedrijfswagens ter beschikking stellen, hebben een profiel dat aanleunt bij het derde type wegens een uitgesproken lokale rekrutering (37,6 % van de werknemers woont in het BHG) en een intensiever gebruik van het openbaar vervoer (58,3 % van de werknemers neemt de trein of verplaatst zich met de MIVB, De Lijn of TEC). Deze bedrijven onderscheiden zich echter duidelijk van de bedrijven met bedrijfswagens in het algemeen (en van de bedrijven van type 3 in het bijzonder) doordat het hoofdzakelijk gaat om overheden (56,6 %), de gezondheidssector (15,6 %) en het onderwijs (6,6 %). Het grote aantal administraties van de federale overheid en de deelgebieden onder de bedrijven zonder bedrijfswagens verklaart dat ze zeer goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer (de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van de vestigingen is uitstekend voor 43,1 % van de werknemers) en een hoge gemiddelde bedrijfsgrootte hebben (gemiddeld 545 werknemers per vestiging).
- 18 Het onderzoek in het kader van deze *factsheet* verduidelijkt dat de intensiteit van het gebruik van bedrijfswagens gecorreleerd is aan andere factoren die bijdragen tot de verschillende bedrijfsprofielen. De terbeschikkingstelling van bedrijfswagens draagt met de omvang van parkeerplaatsen en een slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer bij tot mobiliteitsprofielen op bedrijfsniveau die in het algemeen gericht zijn op het gebruik van de auto voor de woon-werkverplaatsingen.

Figuur 1. Waarden en specifieke kenmerken van de beschrijvende variabelen van het profiel van bedrijven die bedrijfswagens gebruiken en voor alle bedrijven die bedrijfswagens niet gebruiken



Figuur 2. Bedrijfswagens in de wijk van de werkplaats volgens het profiel van bedrijven die bedrijfswagens gebruiken en voor alle bedrijven die bedrijfswagens niet gebruiken



BIBLIOGRAPHIE

CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN – NATIONALE ARBEIDSRAAD, 2017. *Federale diagnostiek woon-werkverkeer: verbetering van het ontwerp van vragenlijst 2017 en algemene aanbevelingen*, Advies nr. CRB 2017-014 DEF CCR 10 NAR Advies 2.024, Brussel.

CORNELIS, E., CASTAIGNE, M., PAULY, X., DE WITTE, A. en RAMAEKERS, K., 2009. *Professional mobility and company car ownership "Promoco". Final Report*. Research Programme Science for a Sustainable Development, Brussel : Belgian Science Policy.

ERMANS, T., LEBRUN, K. en BRANDELEER, C., te verschijnen. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer van de Brusselse jobs. In : ERMANS, T., BRANDELEER, C. en WAYENS, B. (dir.), *De woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, Brussel: Katernen van het Kenniscentrum van de Mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

LEBRUN, K., HUBERT, M., DOBRUSZKES, F. en HUYNEN, P. 2012. *Het vervoersaanbod in Brussel*, Brussel: Katernen van het Kenniscentrum van de Mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

LEEFMILIEU BRUSSEL 2016. *De bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – Balans van de situatie in 2014*. Brussel: Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit.

NOTES

1. In 2004 heeft het BHG het wettelijk kader ingevoerd dat bepaalde bedrijven (aanvankelijk alle vestigingen met meer dan 200 werknemers en sinds 2011 alle vestigingen met meer dan 100 werknemers) ertoe verplicht een vervoersplan om de drie jaar op te stellen dat een diagnose van de mobiliteit van de onderneming en een actieplan bevat. Dit laatste omvat een aantal maatregelen (waarvan sommige verplicht zijn) die toegepast moeten worden om de verplaatsingen met personenwagens te rationaliseren en de overschakeling op duurzamere vervoersmodi te stimuleren.
2. De gegevens over de bedrijfswagens zullen evenwel worden opgenomen in de federale diagnoses vanaf 2017 [Centrale Raad voor het Bedrijfsleven – Nationale Arbeidsraad, 2017].
3. Sommige bedrijven hebben gewoonweg niet geantwoord en sommige antwoorden waren niet bruikbaar, omdat ze onvolledig waren.
4. We hebben de vestigingen gegroepeerd volgens een stijgende classificatie met Wards methode op basis van de volgende variabelen: aantal bedrijfswagens per 100 werknemers, bedrijfsgrootte, percentage werknemers volgens de verschillende woon-werkafstanden, percentage werknemers die buiten het BHG wonen, bereikbaarheid van de vestiging met het openbaar vervoer, percentages van de gebruikte vervoersmodi (hoofdvervoersmodus volgens de afstand) van de werknemers voor het woon-werktraject.
5. De voor deze analyse gebruikte definitie van de ruimtelijke indeling wordt voorgesteld in het artikel van Lebrun *et al* [2012: 7]. Hij verdeelt het Belgisch grondgebied in 4 zones: het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de eerste rand (waarvan de buitengrens overeenkomt met het onderzoeksgebied van het Iris 1-plan), de tweede rand (waarvan de buitengrens overeenkomt met het onderzoeksgebied van het Iris 2-plan) en de rest van België.
6. De in deze analyse gehanteerde bereikbaarheidsindicator is gebaseerd op twee bereikbaarheidsindicatoren met het openbaar vervoer van de Brusselse statistische sectoren. De eerste indicator meet de bereikbaarheid met het openbaar vervoer voor de *interne* verplaatsingen in het BHG, terwijl de tweede indicator de bereikbaarheid met het openbaar vervoer meet voor de verplaatsingen *naar* het BHG [Ermans *et al*, te verschijnen]. Voor elke vestiging wordt de waarde van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer berekend via een gemiddelde van die twee indicatoren, dat wordt gewogen op basis van het percentage werknemers die respectievelijk binnen en buiten het Gewest wonen.

RÉSUMÉS

Op basis van de gegevens in de Bedrijfsvervoerplannen van het BHG (2014) hebben we drie profielen opgesteld van bedrijven die bedrijfswagens ter beschikking stellen. Deze laatste worden gedefinieerd als alle bedrijven die minstens 10 bedrijfswagens per 100 werknemers hebben, een minimum dat nagenoeg alle overheidsdiensten en de gezondheids- en onderwijssector uitsluit.

Deze *factsheet* werkt niet alleen specifieke profielen uit, maar onderstreept de correlatie tussen de terbeschikkingstelling van bedrijfswagens aan werknemers en andere kenmerken. Het gebruik van bedrijfswagens draagt met een vrijgevege terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen en een slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer bij tot mobiliteitsprofielen op bedrijfsniveau die in het algemeen gericht zijn op het gebruik van de wagen voor de woon-werkverplaatsingen

Sur base des données des Plans de déplacements d'entreprise de la RBC (2014), nous avons mis en évidence trois profils d'entreprises utilisatrices de voitures de société. Ces dernières sont définies comme l'ensemble des entreprises avec au-moins 10 voitures de société pour 100 travailleurs, un seuil qui exclut la quasi-totalité des administrations publiques ainsi que les secteurs de la santé et de l'enseignement.

Au-delà de l'élaboration de profils particuliers, cette *factsheet* met en évidence le rapport de corrélation, d'association, entre la mise à disposition de voitures de société au bénéfice des travailleurs et d'autres caractéristiques. Spécifiquement, le recours aux voitures de société concourt, avec une mise à disposition généreuse de places de parking et une mauvaise accessibilité en transports en commun, à dessiner des profils de mobilité à l'échelle de l'entreprise globalement tournés vers l'usage du mode automobile sur les déplacements domicile-travail.

Based on the data from the company travel plans for BCR (2014), we have highlighted three profiles of companies which use company cars. They are defined as any company with at least 10 company cars for 100 workers – a threshold which excludes almost all public administrations as well as the health and education sectors.

Beyond the elaboration of specific profiles, this factsheet highlights the correlation and association between the provision of company cars for workers and other characteristics. Specifically, along with the provision of parking spaces and poor accessibility by public transport, the provision of company cars contributes to creating mobility profiles at company level which are mainly focused on the use of cars for travel between home and work...

INDEX

Keywords : car, public action, mobility

Trefwoorden auto, overheidsop treden, mobiliteit

Mots-clés : automobile, action publique, mobilité

Thèmes : 7. aménagement du territoire – logement – mobilité

AUTEURS

THOMAS ERMANS

Thomas Ermans is geograaf en houder van een aanvullende master in statistical data analysis. Hij is onderzoeker aan het *Centre d'études sociologiques* van de *Université Saint-Louis - Bruxelles*, waar hij verschillende thema's in verband met mobiliteit onderzoekt voor het Kenniscentrum van de Mobiliteit van het BHG. Hij is coauteur van het 6^e katern van het Kenniscentrum van de Mobiliteit "De woon-werk en woon-schoolverplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nog te verschijnen).

thomas.ermans[at]usaintlouis.be