

Technische nota

Is er een verband tussen de verplaatsingstijd van en naar het werk en de werk-privé balans en werkstress van werknemers?

*Ria Bourdeaud'hui
Stephan Vanderhaeghe*

Brussel, SERV - STV Innovatie & Arbeid, maart 2008

Technische nota's verstrekken bijkomende en gedetailleerde informatie uit de werkbaarheidsmonitor over een specifiek thema. Technische nota's zijn enkel op de website beschikbaar. Het lezen van technische nota's veronderstelt enige vertrouwdheid met statistiek.

Meer resultaten van de werkbaarheidsmonitor zijn te vinden op de website
www.serv.be/werkbaarwerk

Inhoudstafel

Inleiding	3
1. Reistijden volgens de werkbaarheidsmonitor	4
1.1. De reistijd van thuis naar het werk (heen en terug): globale cijfers	4
1.2. De reistijd naar geslacht	5
1.3. De reistijd naar leeftijd	6
1.4. De reistijd naar opleidingsniveau	7
1.5. De reistijd naar sector	8
1.6. De reistijd naar ondernemingsgrootte	10
1.7. De reistijd naar arbeidstijd	11
1.8. De reistijd naar soort job	12
1.9. De reistijd naar soort contract	13
1.10. De reistijd naar gezinssituatie	13
1.11. Conclusie	14
2. Relatie tussen werkstress en reistijden	15
2.1. Algemene cijfers	15
2.2. Werkstress en reistijden voor verschillende categorieën van werknemers	16
2.2.1 Geslacht	16
2.2.2 Leeftijd	18
2.2.3 Opleidingsniveau	19
2.2.4 Sector	20
2.2.5 Ondernemingsgrootte	21
2.2.6 Arbeidstijd	22
2.2.7 Soort job	23
2.3. Reistijd, werkdruk en werkstress gecombineerd	24
2.4. Reistijd, aantal gewerkte uren en werkstress gecombineerd	25
2.5. Conclusie	26
3. Relatie tussen werk-privé-balans en reistijden	27
3.1. Algemene cijfers	27
3.2. Werk-privé-balans en reistijden voor verschillende categorieën van werknemers	27
3.2.1 Geslacht	28
3.2.2 Leeftijd	29
3.2.3 Opleidingsniveau	30
3.2.4 Sector	31
3.2.5 Ondernemingsgrootte	32
3.2.6 Arbeidstijd	33
3.2.7 Soort job	34
3.3. Verplaatsingstijden, werk-privé en werkdruk gecombineerd	35
3.4. Reistijd, aantal gewerkte uren en onevenwicht werk-privé-balans gecombineerd	36
3.5. De reistijd en belang van 'werk dicht bij huis'	37
3.6. Conclusie	40
Lijst met tabellen	41
Lijst met figuren	42

Inleiding

Deze nota bespreekt de resultaten van de werkbaarheidsmonitor 2007 met betrekking tot de reistijden. We gaan na of er een samenhang is met twee aspecten van werkbaar werk, namelijk werkstress en werk-privé-balans.

Het is niet onze bedoeling de hele problematiek in deze nota uit te klaren. Wij willen met deze nota enkel illustratief materiaal uit de werkbaarheidsmonitor ter beschikking stellen aan de geïnteresseerde lezer.

In 2007 had 28,8% van de loontrekkenden werkstress en 10,8% een onevenwichtige werk-privé-balans. Hoe we dit bepalen vindt de lezer in het uitgebreide informatiedossier over de methodologie van de werkbaarheidsmonitor¹.

Deze nota is als volgt samengesteld.

- Wat leert de werkbaarheidsmonitor over reistijden?
- Is er een samenhang tussen werkstress en reistijden?
- Is er een samenhang tussen werk-privé-balans en reistijden?

¹ Meer informatie hierover is te vinden in de methodologische nota Vlaamse Werkbaarheidsmonitor: Beschrijving en vergelijking van de methodologie van de werkbaarheidsmonitor loontrekkende 2004, loontrekkenden 2007 en zelfstandige ondernemers 2007, oktober 2007, beschikbaar op de website www.serv.be/werkbaarwerk

1. Reistijden volgens de werkbaarheidsmonitor

1.1. De reistijd van thuis naar het werk (heen en terug): globale cijfers

In de werkbaarheidsmonitor 2007 werd aan de respondenten gevraagd "Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug (reken dus heen- en terugreis samen)?. Er werden vijf antwoordmogelijkheden voorzien:

- Minder dan een half uur
- Minstens een half uur maar toch geen uur
- Minstens een uur maar toch geen twee uur
- Twee uur of meer
- Door mijn soort werk is deze vraag niet van toepassing

Tabel 1: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (volgens originele antwoordmogelijkheden werkbaarheidsmonitor loontrekken- den 2007)

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	minder dan een half uur	3477	35,7	36,3	36,3
	minstens een half uur maar toch geen uur	2748	28,2	28,7	64,9
	minstens een uur maar toch geen twee uur	2155	22,1	22,5	87,4
	twee uur of meer	982	10,1	10,2	97,6
	door mijn soort werk is deze vraag niet van toepassing	227	2,3	2,4	100,0
	Total	9589	98,5	100,0	
Missing	System	149	1,5		
Total		9738	100,0		

Voor de verdere analyse beperken we ons tot de eerste vier antwoordmogelijkheden.

Tabel 2: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (in vier categorieën)

Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug (heen en terug samen)?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	minder dan een half uur	3477	37,1	37,1	37,1
	minstens een half uur maar toch geen uur	2748	29,4	29,4	66,5
	minstens een uur maar toch geen twee uur	2155	23,0	23,0	89,5
	twee uur of meer	982	10,5	10,5	100,0
	Total	9362	100,0	100,0	

Ongeveer vier op tien werknemers heeft een verplaatsingstijd van minder dan een half uur per dag. Bij 10% van de werknemers loopt de verplaatsingstijd op tot twee uur of meer per dag.

We kunnen deze informatie opsplitsen naar criteria als geslacht, leeftijd, diploma, sector, arbeidstijd, contract, jobsoort, ondernemingsgrootte en gezinsituatie. Bijkomend is ook het onderscheid gemaakt naar het belang dat mensen hechten aan werk dicht bij huis. We geven telkens de resultaten van de Chi²-toets².

1.2. De reistijd naar geslacht

Tabel 3: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar geslacht)

			minder dan een half uur	minstens een half uur maar toch geen uur	minstens een uur maar toch geen twee uur	twee uur of meer	Total
Geslacht	vrouw	Count	1870	1353	995	402	4620
		% within Geslacht	40,5%	29,3%	21,5%	8,7%	100,0%
	man	Count	1594	1388	1153	577	4712
		% within Geslacht	33,8%	29,5%	24,5%	12,2%	100,0%
Total		Count	3464	2741	2148	979	9332
		% within Geslacht	37,1%	29,4%	23,0%	10,5%	100,0%

Chi²=64,441; p=0,000

² Chi-square: Met de chi kwadraat toets kan onderzocht worden of twee variabelen met elkaar samenhangen. Een hoge chi kwadraat waarde betekent, dat er veel samenhang is tussen twee variabelen. Wanneer sig. kleiner is dan 0.05, wordt van een statistisch significant effect gesproken. De kans dat de geobserveerde waarden gevonden worden terwijl er geen verband tussen de variabelen bestaat, is dan kleiner dan 5 procent.

Er is sprake van een significant verschil tussen mannen en vrouwen. Vrouwen horen meer tot de groep met een kortere reistijd: 40,5% van de vrouwen heeft een reistijd van minder dan een half uur, bij de mannen is dit 33,8%. Voor de verplaatsingen van twee uur of meer scoren de mannen het hoogst: 12,2% versus 8,7% voor de vrouwen.

1.3. De reistijd naar leeftijd

Tabel 4: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar leeftijd)

							Total
			minder dan een half uur	minstens een half uur maar toch geen uur	minstens een uur maar toch geen twee uur	twee uur of meer	
leeftijd in 5 categorieën	<= 29	Count	667	519	380	192	1758
		% within leeftijd in 5 categorieën	37,9%	29,5%	21,6%	10,9%	100,0%
	30 - 39	Count	894	739	627	268	2528
		% within leeftijd in 5 categorieën	35,4%	29,2%	24,8%	10,6%	100,0%
	40 - 49	Count	1181	878	661	312	3032
		% within leeftijd in 5 categorieën	39,0%	29,0%	21,8%	10,3%	100,0%
	50 - 54	Count	468	354	306	122	1250
		% within leeftijd in 5 categorieën	37,4%	28,3%	24,5%	9,8%	100,0%
	55+	Count	264	258	180	87	789
		% within leeftijd in 5 categorieën	33,5%	32,7%	22,8%	11,0%	100,0%
Total	Count	3474	2748	2154	981	9357	
	% within leeftijd in 5 categorieën	37,1%	29,4%	23,0%	10,5%	100,0%	

Chi²=21,125; p=0,049

De verschillen naar leeftijd zijn niet significant. De verschillen zijn beperkt, het zijn vooral de 55+ die te maken hebben met iets langere reistijden. Deze groep bestaat relatief meer uit mannen en uit werknemers tewerkgesteld in de openbare sector.

1.4. De reistijd naar opleidingsniveau

Tabel 5: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar opleidingsniveau)

			minder dan een half uur	minstens een half uur maar toch geen uur	minstens een uur maar toch geen twee uur	twee uur of meer	Total
Wat is uw hoogste getuigschrift?	geen of lager onderwijs	Count	197	134	90	41	462
		% within Wat is uw hoogste getuigschrift?	42,6%	29,0%	19,5%	8,9%	100,0%
	lager secundair onderwijs (minimum 3 jaar)	Count	742	535	319	127	1723
		% within Wat is uw hoogste getuigschrift?	43,1%	31,1%	18,5%	7,4%	100,0%
	hoger secundair onderwijs (minimum 6 jaar)	Count	1274	960	667	259	3160
		% within Wat is uw hoogste getuigschrift?	40,3%	30,4%	21,1%	8,2%	100,0%
	hoger onderwijs korte type (2-3 jaar)	Count	922	743	669	270	2604
		% within Wat is uw hoogste getuigschrift?	35,4%	28,5%	25,7%	10,4%	100,0%
	hoger onderwijs lange type of universiteit	Count	305	344	397	282	1328
		% within Wat is uw hoogste getuigschrift?	23,0%	25,9%	29,9%	21,2%	100,0%
	Total	Count	3440	2716	2142	979	9277
		% within Wat is uw hoogste getuigschrift?	37,1%	29,3%	23,1%	10,6%	100,0%

Chi²=347,493; p=0,000

Er is een significant verschil in de reistijd naar opleidingsniveau. Hoe hoger de scholing hoe langer doorgaans de reistijd. De grootste groep met een verplaatsingstijd van twee uur of meer vinden we bij degenen met een hogere opleiding van het lange type. Degenen met een opleiding van hoogstens lager secundair onderwijs hebben dan weer het vaakst een verplaatsingstijd per dag van minder dan een half uur.

1.5. De reistijd naar sector

Tabel 6: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar sector in 14 categorieën)

			minder dan een half uur	minstens een half uur maar toch geen uur	minstens een uur maar toch geen twee uur	twee uur of meer	Total
sectoren in 14 groepen	groot- en kleinhandel	Count	327	200	126	35	688
		% within sectoren in 14 groepen	47,5%	29,1%	18,3%	5,1%	100,0%
	horeca	Count	102	49	36	7	194
		% within sectoren in 14 groepen	52,6%	25,3%	18,6%	3,6%	100,0%
	onderwijs	Count	414	279	212	75	980
		% within sectoren in 14 groepen	42,2%	28,5%	21,6%	7,7%	100,0%
	transport	Count	126	110	94	26	356
		% within sectoren in 14 groepen	35,4%	30,9%	26,4%	7,3%	100,0%
	post en telecommunicatie	Count	61	71	60	54	246
		% within sectoren in 14 groepen	24,8%	28,9%	24,4%	22,0%	100,0%
	banken en verzekeringen	Count	68	86	109	87	350
		% within sectoren in 14 groepen	19,4%	24,6%	31,1%	24,9%	100,0%
	gezondheids- en welzijnszorg	Count	564	475	289	70	1398
		% within sectoren in 14 groepen	40,3%	34,0%	20,7%	5,0%	100,0%
	zakelijke diensten	Count	169	167	152	95	583
		% within sectoren in 14 groepen	29,0%	28,6%	26,1%	16,3%	100,0%
	openbaar bestuur	Count	371	270	207	167	1015
		% within sectoren in 14 groepen	36,6%	26,6%	20,4%	16,5%	100,0%
	productie van textiel, confectie	Count	92	47	34	4	177
		% within sectoren in 14 groepen	52,0%	26,6%	19,2%	2,3%	100,0%
metaalindustrie	Count	292	270	191	58	811	
	% within sectoren in 14 groepen	36,0%	33,3%	23,6%	7,2%	100,0%	
bouw	Count	143	154	122	76	495	
	% within sectoren in 14 groepen	28,9%	31,1%	24,6%	15,4%	100,0%	
productie van voeding	Count	133	61	60	11	265	
	% within sectoren in 14 groepen	50,2%	23,0%	22,6%	4,2%	100,0%	
chemie	Count	143	112	109	50	414	
	% within sectoren in 14 groepen	34,5%	27,1%	26,3%	12,1%	100,0%	
overige	Count	450	353	329	158	1290	
	% within sectoren in 14 groepen	34,9%	27,4%	25,5%	12,2%	100,0%	
Total	Count	3455	2704	2130	973	9262	
	% within sectoren in 14 groepen	37,3%	29,2%	23,0%	10,5%	100,0%	

Chi²=470,953; p=0,000

De verschillen tussen de sectoren zijn significant. De sectoren met het grootste aandeel verplaatsingen van twee uur of meer zijn de banken en verzekeringen (24,9%), de post en telecommunicatie (22%), het openbaar bestuur (16,5%), de zakelijke diensten (16,3%), de bouwsector (15,4%). De sectoren met de grootste groep verplaatsingen van minder dan een half uur zijn: horeca (52,6%), textiel en confectie (50,2%), groot- en kleinhandel (47,5%), onderwijs (42,2%) en gezondheids- en welzijnszorg (40,3%).

Tabel 7: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar sector in 5 categorieën)

			minder dan een half uur	minstens een half uur maar toch geen uur	minstens een uur maar toch geen twee uur	twee uur of meer	Total
sector 5 groepen 2007	primaire sector	Count	32	17	13	6	68
		% within sector 4 groepen 2007	47,1%	25,0%	19,1%	8,8%	100,0%
	secundaire sector	Count	929	729	588	231	2477
		% within sector 4 groepen 2007	37,5%	29,4%	23,7%	9,3%	100,0%
	tertiaire sector	Count	892	718	599	315	2524
		% within sector 4 groepen 2007	35,3%	28,4%	23,7%	12,5%	100,0%
	quartaire sector	Count	1429	1098	792	355	3674
		% within sector 4 groepen 2007	38,9%	29,9%	21,6%	9,7%	100,0%
	andere	Count	173	142	138	66	519
		% within sector 4 groepen 2007	33,3%	27,4%	26,6%	12,7%	100,0%
Total		Count	3455	2704	2130	973	9262
		% within sector 4 groepen 2007	37,3%	29,2%	23,0%	10,5%	100,0%

Chi²=52,727; p=0,000

Het is vooral in de tertiaire sector dat de reistijden twee uur of meer bedragen. De groep met een reistijd van minder dan een half uur is het grootst in de landbouw.

1.6. De reistijd naar ondernemingsgrootte

Tabel 8: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar ondernemingsgrootte)

			minder dan een half uur	minstens een half uur maar toch geen uur	minstens een uur maar toch geen twee uur	twee uur of meer	Total
Hoeveel personen werken in uw bedrijf of instelling (vestigingsinformatie)?	minder dan 10	Count	560	330	196	52	1138
		% within Hoeveel personen werken in uw bedrijf of instelling (vestigingsinformatie)?	49,2%	29,0%	17,2%	4,6%	100,0%
	van 10 tot 49	Count	894	624	460	165	2143
		% within Hoeveel personen werken in uw bedrijf of instelling (vestigingsinformatie)?	41,7%	29,1%	21,5%	7,7%	100,0%
	van 50 tot 99	Count	507	365	276	106	1254
		% within Hoeveel personen werken in uw bedrijf of instelling (vestigingsinformatie)?	40,4%	29,1%	22,0%	8,5%	100,0%
	van 100 tot 499	Count	803	637	492	227	2159
		% within Hoeveel personen werken in uw bedrijf of instelling (vestigingsinformatie)?	37,2%	29,5%	22,8%	10,5%	100,0%
	500 of meer	Count	581	689	662	397	2329
		% within Hoeveel personen werken in uw bedrijf of instelling (vestigingsinformatie)?	24,9%	29,6%	28,4%	17,0%	100,0%
Total	Count	3345	2645	2086	947	9023	
	% within Hoeveel personen werken in uw bedrijf of instelling (vestigingsinformatie)?	37,1%	29,3%	23,1%	10,5%	100,0%	

Chi²=357,070; p=0,000

Er is een verschil naar grootteklasse van de onderneming. De langste verplaatsingen vinden we bij de grootste ondernemingen, de kortste bij de kleinste. Bij de ondernemingen met minder dan 10 werknemers heeft bijna 50% een verplaatsing van minder dan een half uur per dag, bij de ondernemingen met 500 of meer werknemers is dat slechts een kwart. Verplaatsingen van twee uur of meer daarentegen komen voor bij 17% van de werknemers uit deze grote bedrijven, terwijl bij de allerkleinste ondernemingen slechts 4,6% van de werknemers een reistijd kennen van twee uur of meer per dag.

1.7. De reistijd naar arbeidstijd

Tabel 9: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar arbeidstijd)

			minder dan een half uur	minstens een half uur maar toch geen uur	minstens een uur maar toch geen twee uur	twee uur of meer	Total
Hoe kan u uw arbeidstijd het best omschrijven?	ik werk voltijds	Count	2372	1947	1607	781	6707
		% within Hoe kan u uw arbeidstijd het best omschrijven?	35,4%	29,0%	24,0%	11,6%	100,0%
	ik werk deeltijds maar toch minstens 60%	Count	595	466	321	117	1499
		% within Hoe kan u uw arbeidstijd het best omschrijven?	39,7%	31,1%	21,4%	7,8%	100,0%
	ik werk deeltijds, minder dan 60%	Count	410	273	171	56	910
		% within Hoe kan u uw arbeidstijd het best omschrijven?	45,1%	30,0%	18,8%	6,2%	100,0%
Total	Count	3377	2686	2099	954	9116	
	% within Hoe kan u uw arbeidstijd het best omschrijven?	37,0%	29,5%	23,0%	10,5%	100,0%	

Chi²=72,093; p=0,000

De kortste verplaatsingstijd vinden we bij de werknemers met een kleine deeltijdse job (minder dan 60%), de langste verplaatsingstijd bij degen met een voltijdse job. 11,6% van de voltijdse werknemers heeft een verplaatsing van twee uur of meer per dag, bij de kleine deeltijders ligt dit aandeel op 6,2%.

1.8. De reistijd naar soort job

Tabel 10: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar jobsoort)

			minder dan een half uur	minstens een half uur maar toch geen uur	minstens een uur maar toch geen twee uur	twee uur of meer	Total
Welke omschrijving past het best bij uw job?	ongeschoolde of halfgeschoolde arbeider	Count	620	373	226	56	1275
		% within Welke omschrijving past het best bij uw job?	48,6%	29,3%	17,7%	4,4%	100,0%
	geschoolde arbeider, technicus	Count	686	547	351	135	1719
		% within Welke omschrijving past het best bij uw job?	39,9%	31,8%	20,4%	7,9%	100,0%
	uitvoerend bediende	Count	910	748	644	297	2599
		% within Welke omschrijving past het best bij uw job?	35,0%	28,8%	24,8%	11,4%	100,0%
	zorgfunctie - onderwijsfunctie	Count	688	522	332	86	1628
		% within Welke omschrijving past het best bij uw job?	42,3%	32,1%	20,4%	5,3%	100,0%
	middenkader of professional	Count	325	358	389	293	1365
		% within Welke omschrijving past het best bij uw job?	23,8%	26,2%	28,5%	21,5%	100,0%
	kader of directie	Count	127	119	143	82	471
		% within Welke omschrijving past het best bij uw job?	27,0%	25,3%	30,4%	17,4%	100,0%
	Total	Count	3356	2667	2085	949	9057
		% within Welke omschrijving past het best bij uw job?	37,1%	29,4%	23,0%	10,5%	100,0%

Chi²=494,518; p=0,000

De reistijd verschilt sterk met het soort job dat werknemers uitoefenen. De verplaatsingstijden zijn het kortst bij de arbeiders (grootste aandeel met een verplaatsing van minder dan een half uur per dag) en het grootst bij de (midden)kaders (grootste aandeel met een verplaatsing van twee uur of meer per dag).

1.9. De reistijd naar soort contract

Tabel 11: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar soort contract)

			minder dan een half uur	minstens een half uur maar toch geen uur	minstens een uur maar toch geen twee uur	twee uur of meer	Total
welk soort contract heeft u (2007)?	vast werk (contract van onbepaalde duur, statutair ambtenaar)	Count	3176	2541	1990	896	8603
		% within welk soort contract heeft u (2007)?	36,9%	29,5%	23,1%	10,4%	100,0%
	tijdelijk werk (contract van bepaalde duur, vervangingscontr	Count	212	150	112	63	537
		% within welk soort contract heeft u (2007)?	39,5%	27,9%	20,9%	11,7%	100,0%
Total		Count	3388	2691	2102	959	9140
		% within welk soort contract heeft u (2007)?	37,1%	29,4%	23,0%	10,5%	100,0%

Chi²=3,309; p=0,346

De reistijd verschilt niet significant naar het type van contract.

1.10. De reistijd naar gezinssituatie

Tabel 12: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar soort contract)

			minder dan een half uur	minstens een half uur maar toch geen uur	minstens een uur maar toch geen twee uur	twee uur of meer	Total
Gezinsituatie	alleenstaand zonder kinderen	Count	648	500	400	173	1721
		% within Gezinsituatie	37,7%	29,1%	23,2%	10,1%	100,0%
	partner zonder job, geen kinderen	Count	164	126	106	43	439
		% within Gezinsituatie	37,4%	28,7%	24,1%	9,8%	100,0%
	partner met job, geen kinderen	Count	649	546	442	224	1861
		% within Gezinsituatie	34,9%	29,3%	23,8%	12,0%	100,0%
	alleenstaand met kinderen	Count	172	134	79	42	427
		% within Gezinsituatie	40,3%	31,4%	18,5%	9,8%	100,0%
	partner zonder job, kinderen	Count	192	173	109	60	534
		% within Gezinsituatie	36,0%	32,4%	20,4%	11,2%	100,0%
	partner met job, kinderen	Count	1560	1182	956	417	4115
		% within Gezinsituatie	37,9%	28,7%	23,2%	10,1%	100,0%
Total		Count	3385	2661	2092	959	9097
		% within Gezinsituatie	37,2%	29,3%	23,0%	10,5%	100,0%

Chi²=19,430; p=0,195

De reistijden verschillen niet significant naar de gezinsituatie van de loontrekkenden.

1.11. Conclusie

Ongeveer 40% van de werknemers heeft een reistijd van minder dan 30 minuten, 10% een reistijd van 2 uur of meer.

De verplaatsingstijd van vrouwen is gemiddeld genomen korter dan die van de mannen. Hetzelfde is geldt wanneer we voltijders en deeltijders vergelijken. In een deeltijdse job zien we doorgaans een kortere verplaatsingstijd.

De verschillen naar scholingsniveau en jobsoort liggen in dezelfde lijn: hoe hoger het scholingsniveau, hoe groter de reistijd. Bij de (midden)kaders is de groep met 2 uur of meer reistijd het grootst, bij de ongeschoolde arbeiders het kleinst. De sectoren met het grootste aandeel '2 uur of meer reistijd' zijn: post en communicatie, banken- en verzekeringen, zakelijke diensten, openbaar bestuur, bouw. De reistijd verschilt ook naar bedrijfsgrootte: hoe groter het bedrijf, hoe meer werknemers met langere de reistijden. Daarnaast stellen we ook vast dat de 55+, minder dan de andere leeftijdsgroepen horen tot de groep met zeer korte verplaatsingen. De groep 55+ bestaat opvallend meer uit kaderleden en werknemers uit het openbaar bestuur.

2. Relatie tussen werkstress en reistijden

2.1. Algemene cijfers

Is er bij de werknemers met lange verplaatsingen tussen het werk en de woonplaats een groter aandeel werknemers met werkstress³? De informatie in onderstaande figuur laat zien dat het aandeel werknemers met werkstress hoger ligt bij degenen die verre verplaatsingen moeten maken. Ongeveer één vierde van de werknemers met een verplaatsingstijd van minder dan een half uur kampt met werkstress. Wanneer de verplaatsingstijd twee uur of meer per dag bedraagt, loopt dit aandeel op tot meer dan één derde.

Tabel 13: Werkstress en reistijden (WBM-monitor loontrekkenden, 2007)

		werkbaarheidsindicator psychische vermoeidheid (werkstress)			Total
		niet problematisch	problematisch		
Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug (heen en terug samen)?	minder dan een half uur	Count	2569	861	3430
		%	74,9%	25,1%	100,0%
	minstens een half uur maar toch geen uur	Count	1954	770	2724
		%	71,7%	28,3%	100,0%
	minstens een uur maar toch geen twee uur	Count	1461	678	2139
		%	68,3%	31,7%	100,0%
	twee uur of meer	Count	606	370	976
		%	62,1%	37,9%	100,0%
	door mijn soort werk is deze vraag niet van	Count	173	51	224
		%	77,2%	22,8%	100,0%
Total		Count	6763	2730	9493
		%	71,2%	28,8%	100,0%

Chi²=71,307; p=0,000

³ In het kader van de werkbaarheidsmonitor worden de termen psychische vermoeidheid en werkstress door elkaar gebruikt. Psychische vermoeidheid/werkstress werd gemeten met behulp van de 11-item schaal herstelbehoefte uit de Vragenlijst Beleving en Beoordeling van de Arbeid. Meer informatie hierover is te vinden in nota methodologie beschikbaar op de website www.serv.be/werkbaarwerk

2.2. Werkstress en reistijden voor verschillende categorieën van werknemers

In onderstaande analyse maken we een onderscheid naar volgende deelgroepen⁴:

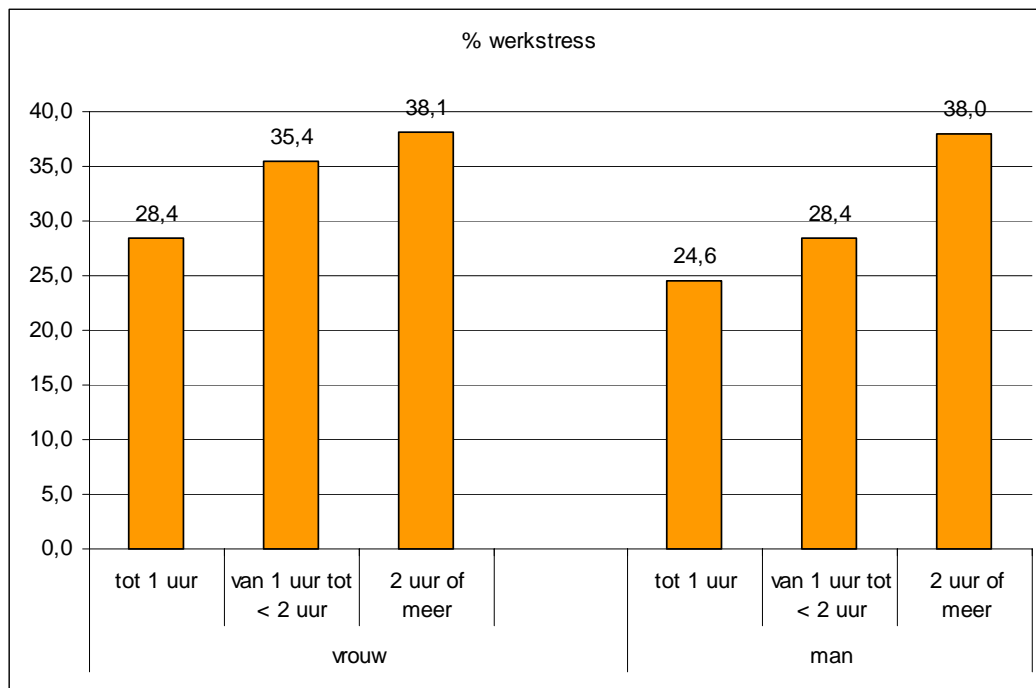
- geslacht
- leeftijd
- opleidingsniveau
- sector
- organisatieomvang
- arbeidstijd
- soort job
- belang verplaatsingstijd

Bij de analyse van deelgroepen is gekozen voor een opdeling van de reistijden in drie groepen teneinde de aantallen in de afzonderlijke cellen niet te klein te maken.

2.2.1 Geslacht

Zowel voor mannen als voor vrouwen ligt het aandeel werknemers met werkstress hoger wanneer de reistijden langer zijn. Deze verschillen zijn telkens statistisch significant.

⁴ Het zijn deze deelgroepen die op basis van de analyse in deel 1 een significant verschil maken op het vlak van reistijden.

Figuur 1: Aandeel werknemers met werkstress naar geslacht en reistijden

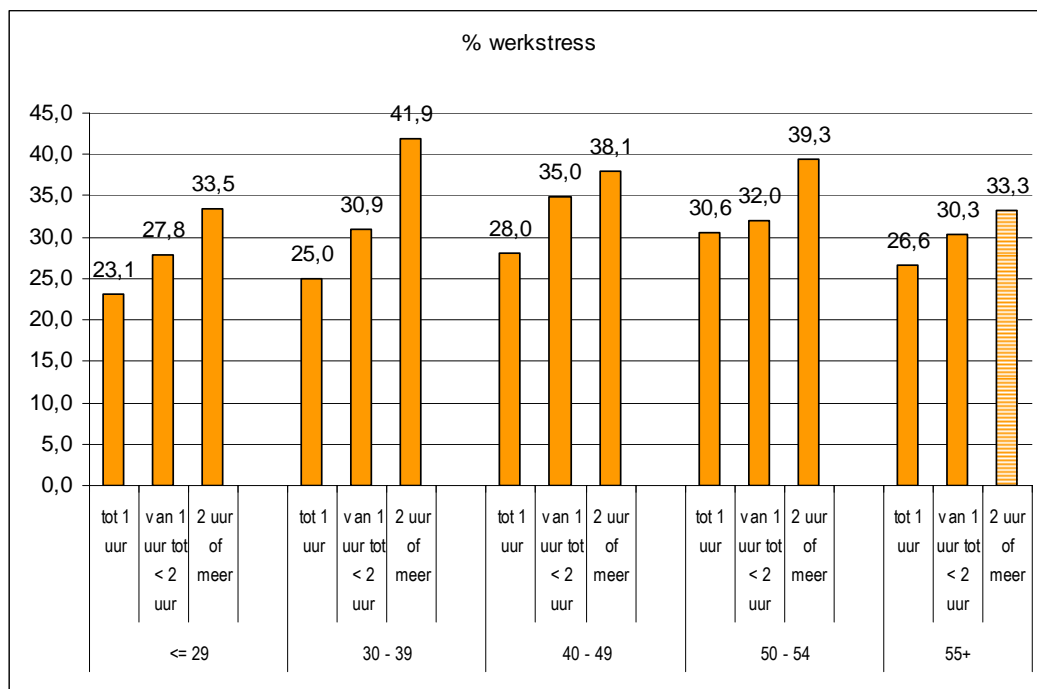
Chi²=28,375; p=0,000 (vrouw)

Chi²=44,990; p=0,000 (man)

2.2.2 Leeftijd

Voor alle leeftijdsgroepen is er een hogere score voor werkstress indien die reistijd hoger is. Voor de 50+ is het verschil tussen de werkstress naar de verschillende reistijden niet significant.

Figuur 2: Aandeel werknemers met werkstress naar leeftijd en reistijden



Opm.: gearceerde balken gebaseerd op minder dan 100 waarnemingen

Chi²=11,087; p=0,004 (<=29)

Chi²=35,097; p=0,000 (30-39)

Chi²=20,329; p=0,000 (40-49)

Chi²=3,700; p=0,157 (50-54)

Chi²=2,228; p=0,328 (55+)

2.2.3 Opleidingsniveau

Enkel voor de categorie 'geen of lager onderwijs' is er op het vlak van werkstress geen significant verschil naar reistijd. Met uitzondering van de groep lager secundair onderwijs ligt de werkstress telkens het hoogst bij degenen met een reistijd van twee uur of meer.

Figuur 3: Aandeel werknemers met werkstress naar opleidingsniveau en reistijden



Opm.: gearceerde balken gebaseerd op minder dan 100 waarnemingen

Chi²=0,516; p=0,773 (geen of lager onderwijs)

Chi²=13,338; p=0,001 (lager secundair onderwijs)

Chi²=26,276; p=0,000 (hoger secundair onderwijs)

Chi²=14,183; p=0,001 (hoger onderwijs korte type)

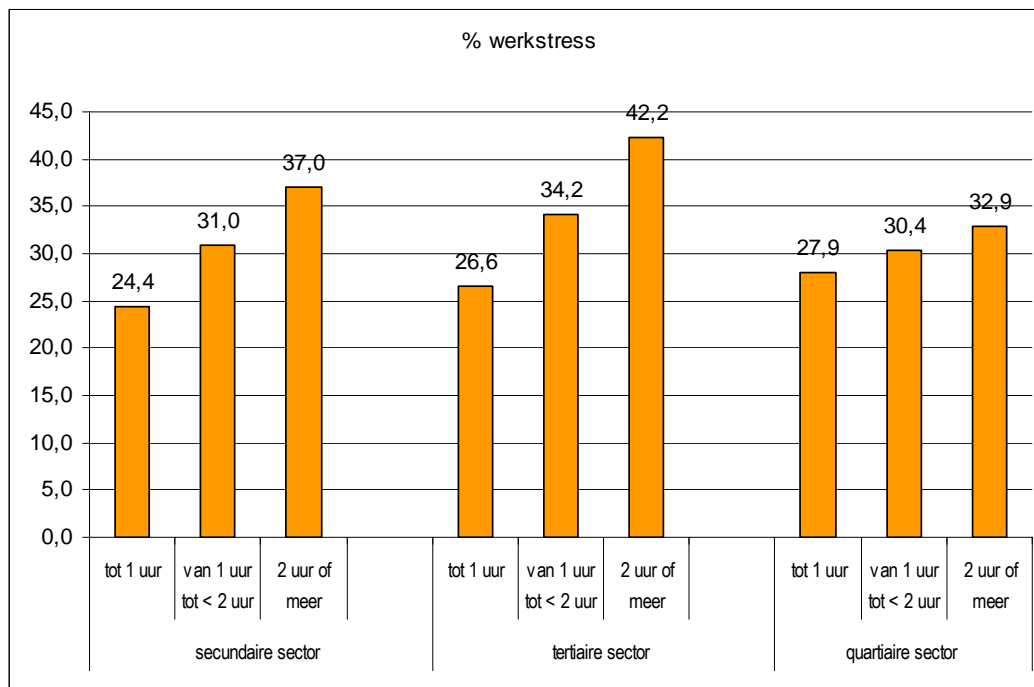
Chi²=11,657; p=0,003 (hoger onderwijs lange type)

2.2.4 Sector

Hier is gekozen voor een sectoropdeling in drie groepen omdat de opdeling in 14 aanleiding geeft tot te kleine cellen.

Voor elk van de drie samengestelde sectoren ligt het aandeel werknemers met werkstress hoger wanneer de verplaatsingstijden langer zijn. Deze verschillen zijn statistisch significant voor de secundaire en de tertiaire sector maar niet voor de quartaire sector.

Figuur 4: Aandeel werknemers met werkstress naar sector en reistijden



Chi²=21,840; p=0,000 (secundaire sector)

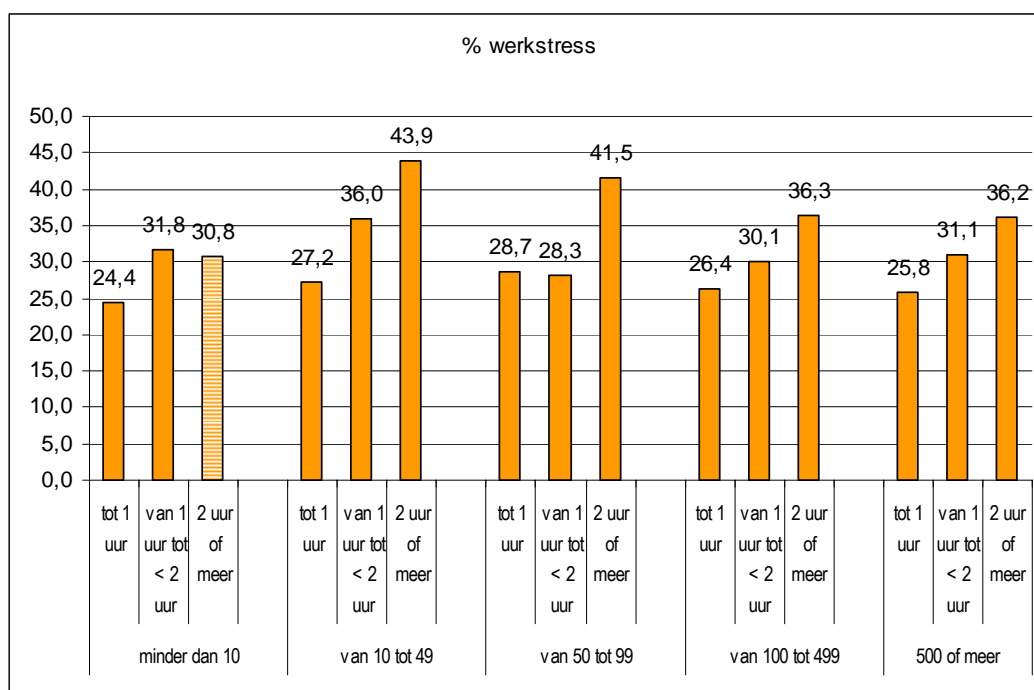
Chi²=36,049; p=0,000 (tertiaire sector)

Chi²=4,657; p=0,097 (quartaire sector)

2.2.5 Ondernemingsgrootte

Voor elk de grootteklassen ligt het aandeel werknemers met werkstress hoger wanneer de reistijden langer zijn. Uitzondering hierop zijn de ondernemingen met minder dan 10 werknemers (klein aantal met 2 uur of meer verplaatsingstijd). De verschillen zijn telkens statistisch significant.

Figuur 5: Aandeel werknemers met werkstress naar ondernemingsgrootte en reistijden



Opm.: gearceerde balken gebaseerd op minder dan 100 waarnemingen

$\chi^2=5,141$; $p=0,076$ (minder dan 10)

$\chi^2=28,308$; $p=0,000$ (van 10 tot 49)

$\chi^2=7,797$; $p=0,020$ (van 50 tot 99)

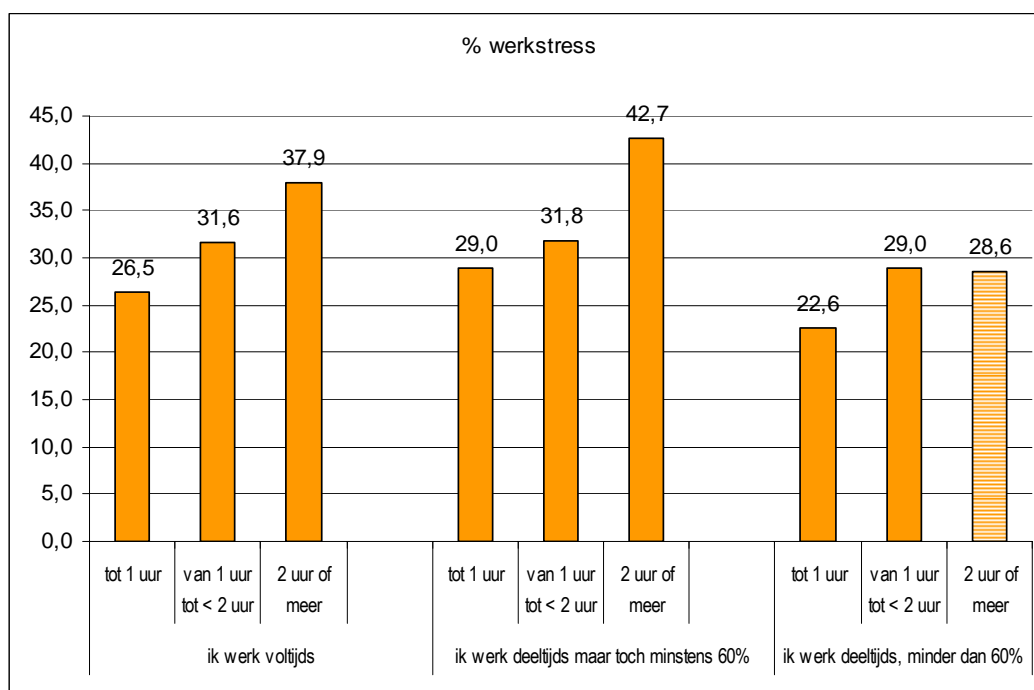
$\chi^2=10,389$; $p=0,006$ (van 100 tot 499)

$\chi^2=17,727$; $p=0,000$ (500 of meer)

2.2.6 Arbeidstijd

Zowel voor de voltijders als voor de deeltijders ligt het aandeel werknemers met werkstress hoger wanneer de reistijden langer zijn. Deze verschillen zijn telkens statistisch significant. Uitzondering hierop zijn de werknemers met een kleine deeltijdse job.

Figuur 6: Aandeel werknemers met werkstress naar arbeidstijd en reistijden



Opm.: gearceerde balken gebaseerd op minder dan 100 waarnemingen

Chi²=48,175; p=0,000 (voltijds)

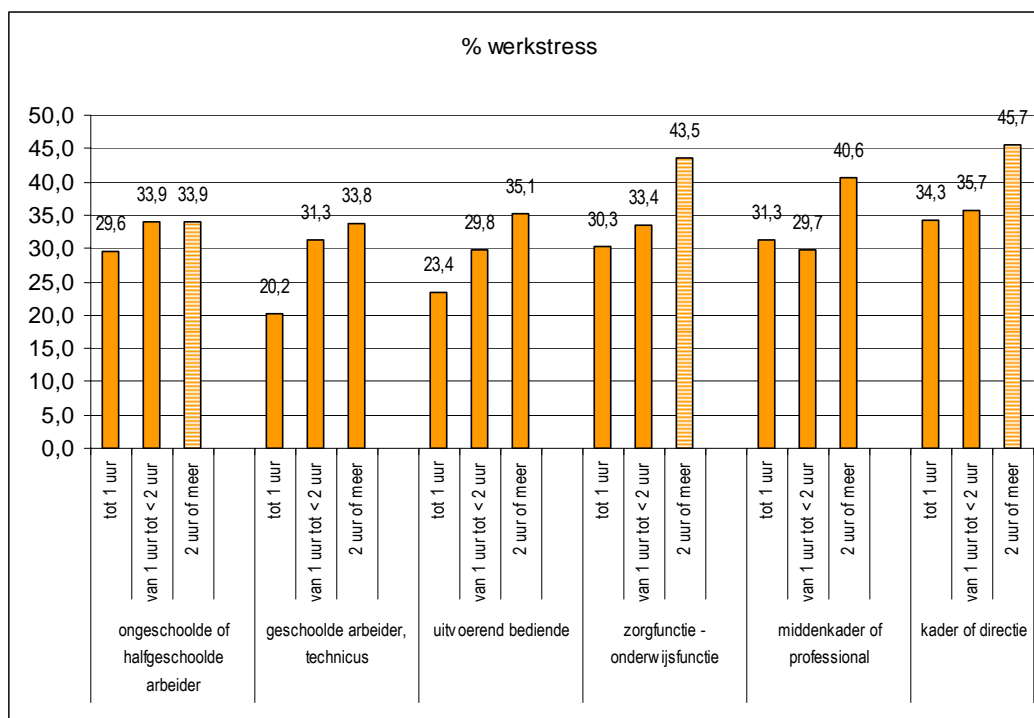
Chi²=9,141; p=0,008 (grote deeltijders)

Chi²=3,617; p=0,164 (kleine deeltijders)

2.2.7 Soort job

Voor de verschillende jobs ligt het aandeel werknemers met werkstress hoger wanneer de reistijden langer zijn. Deze verschillen zijn niet significant voor de ongeschoolde arbeiders en kader/directie.

Figuur 7: Aandeel werknemers met werkstress naar soort job en reistijden



Opm.: gearceerde balken gebaseerd op minder dan 100 waarnemingen

Chi²=1,892; p=0,388 (ongeschoolde of halfgeschoolde arbeiders)

Chi²=26,823; p=0,000 (geschoolde arbeiders, technicus)

Chi²=22,885; p=0,000 (uitvoerende bedienden)

Chi²=7,058; p=0,029 (zorg- en onderwijsfunctie)

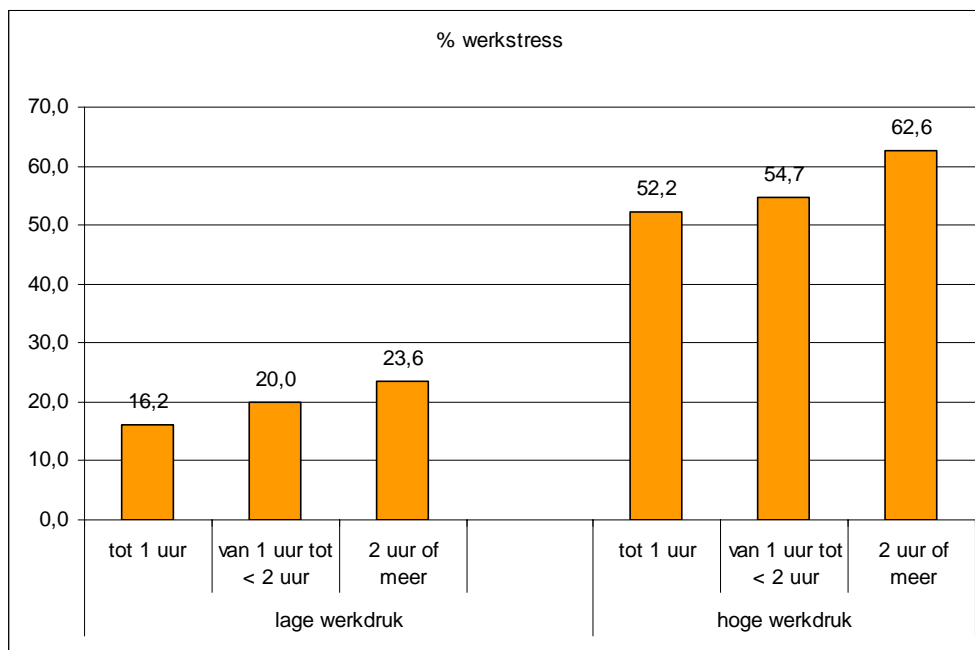
Chi²=10,446; p=0,005 (middenkader of professional)

Chi²=3,493; p=0,174 (kader of directiel)

2.3. Reistijd, werkdruk en werkstress gecombineerd

Uit voorgaand onderzoek⁵ blijkt dat werkstress vooral samenhangt met een hoge werkdruk. In onderstaande figuur gaan we na of reistijden –naast de werkdruk- een rol spelen bij de werkstress.

Figuur 8: Aandeel werknemers met werkstress naar werkdruk en reistijden



Chi²=24,855; p=0,000 (lage werkdruk)

Chi²=12,164; p=0,002 (hoge werkdruk)

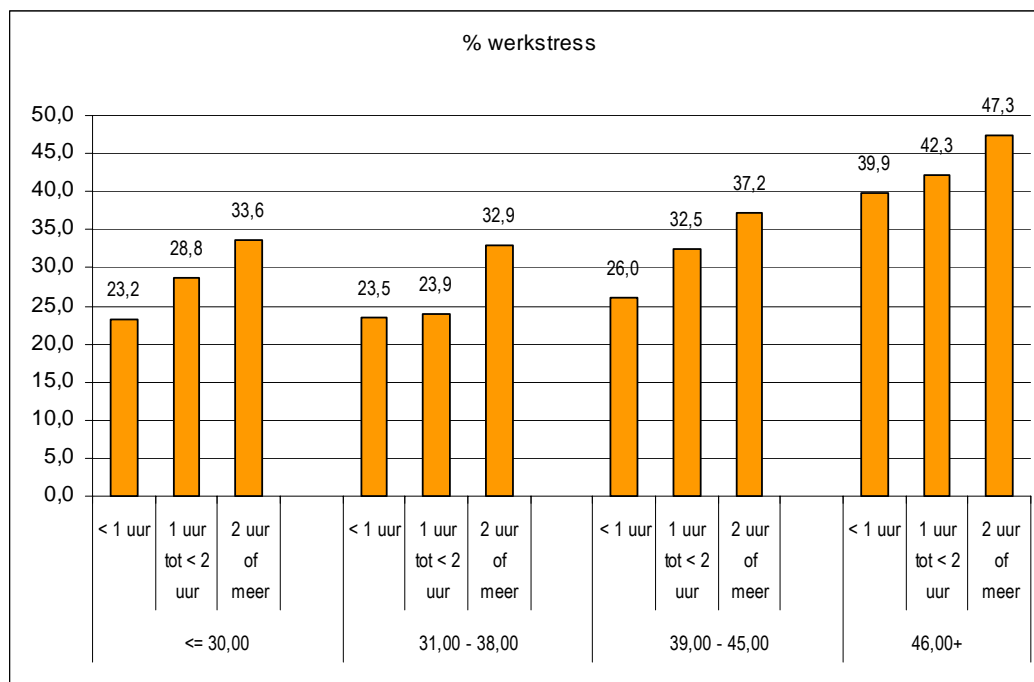
Zowel bij de werknemers met een lage werkdruk als bij degenen met een hoge werkdruk stijgt het aandeel met werkstress als de verplaatsingstijd van en naar het werk toeneemt. Toch ligt het aandeel met werkstress systematisch hoger bij de werknemers met een hoge werkdruk (ook voor deze met een beperkte reistijd). We kunnen dus concluderen dat de reistijd de werkstress verhoogt maar niet in dezelfde mate als de werkdruk.

⁵ Informatiedossier, wat maakt werk werkbaar? Onderzoek naar determinanten van werkbaar werk op basis van de nulmeting Vlaamse Werkbaarheidsmonitor 2004, mei 2005, Brussel, SERV.

2.4. Reistijd, aantal gewerkte uren en werkstress gecombineerd

In onderstaande figuur gaan we na of de samenhang tussen werkstress en reistijden verschilt met het aantal gepresteerde uren. Voor elk van de vier groepen gepresteerde uren ligt het aandeel met werkstress het hoogst voor degenen die 2 uur of meer onderweg zijn van thuis naar het werk (en terug). Zowel het aantal gepresteerde uren als de verplaatsingstijd spelen dus een rol voor de werkstress. Toch is het zo voor degenen die meer dan 45 uur per week presteren, de verschillen niet meer significant zijn. Voor iemand die lange dagen moet maken is het bijkomende effect van de reistijd op de werkstress beperkter.

Figuur 9: Aandeel werknemers met werkstress naar reistijden aantal gewerkte uren



Chi² (tot en met 30 uur)=9,337; p=0,009

Chi² (31-38 uur)=9,205; p=0,010

Chi² (39-45)=27,793; p=0,000

Chi² (46 en +)=3,459; p=0,117

2.5. Conclusie

Bij werknemers die veel tijd besteden aan het woon-werkverkeer vinden we het grootste aandeel werknemers met werkstress. Waar het aandeel werknemers met werkstress 25% bedraagt voor degenen met een reistijd van minder dan een half uur per dag, loopt dit op tot bijna 40% wanneer de dagelijkse reistijd groter is dan twee uur.

Lange reistijden maken op het vlak van werkstress een verschil voor mannen én vrouwen, de verschillende grootteclasses van de onderneming, sectoren en types jobs. Deze redenering geldt ook voor voltijders en deeltijders, de verschillende leeftijdsgroepen, de vaste en de tijdelijke werknemers, alle gezinssituaties. Voor sommige categorieën zijn de verschillen statistisch niet significant: quartaire sector, ondernemingen met minder dan 10 werknemers, ongeschoolde arbeiders en zorg- en onderwijsfuncties, kaders, kleine deeltijders, 55+ ers. De kleine aantallen in deze deelgroepen voor groter verplaatsingen bieden hiervoor een verklaring.

De verplaatsingstijd van en naar het werk verhoogt het risico op werkstress. Toch blijft het aandeel van de werknemers met een hoge werkstress opvallend kleiner als de werkdruk onder controle blijft, ook al lopen de reistijden op tot twee uur of meer per dag. Bijkomend kunnen we vaststellen dat het aandeel werkstress het hoogst is voor die werknemers die lange dagen presteren. Zowel het aantal gepresteerde uren als de reistijd hangen samen met de werkstress.

3. Relatie tussen werk-privé-balans en reistijden

3.1. Algemene cijfers

Is er bij de werknemers met lange verplaatsingen tussen het werk en de woonplaats een groter aandeel werknemers met een onevenwicht in de werk-privé-balans⁶? De informatie in onderstaande figuur laat zien dat het aandeel werknemers met een onevenwicht in de werk-privé-balans hoger ligt bij degenen die verre verplaatsingen moeten maken. 9% van de werknemers met een verplaatsingstijd van minder dan een uur kampt met problemen in de werk-privé balans. Wanneer de verplaatsingstijd twee uur of meer per dag bedraagt, loopt dit aandeel op tot bijna 17%.

Figuur 10: Problematische werk-privé-balans en reistijden⁷

			werkbaarheidsindicator werk-privé-balans		Total
			niet problematisch	problematisch	
Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug (heen en terug samen)?	tot 1 uur	Count	5621	574	6195
		%	90,7%	9,3%	100,0%
	1 uur tot max 2 uur	Count	1887	255	2142
		%	88,1%	11,9%	100,0%
	2 uur of meer	Count	818	163	981
		%	83,4%	16,6%	100,0%
Total		Count	8326	992	9318
		%	89,4%	10,6%	100,0%

Chi²=52,729; p=0,000

3.2. Werk-privé-balans en reistijden voor verschillende categorieën van werknemers

In onderstaande analyse maken we een onderscheid naar volgende deelgroepen:

- geslacht
- leeftijd
- opleidingsniveau
- sector
- organisatieomvang
- arbeidstijd

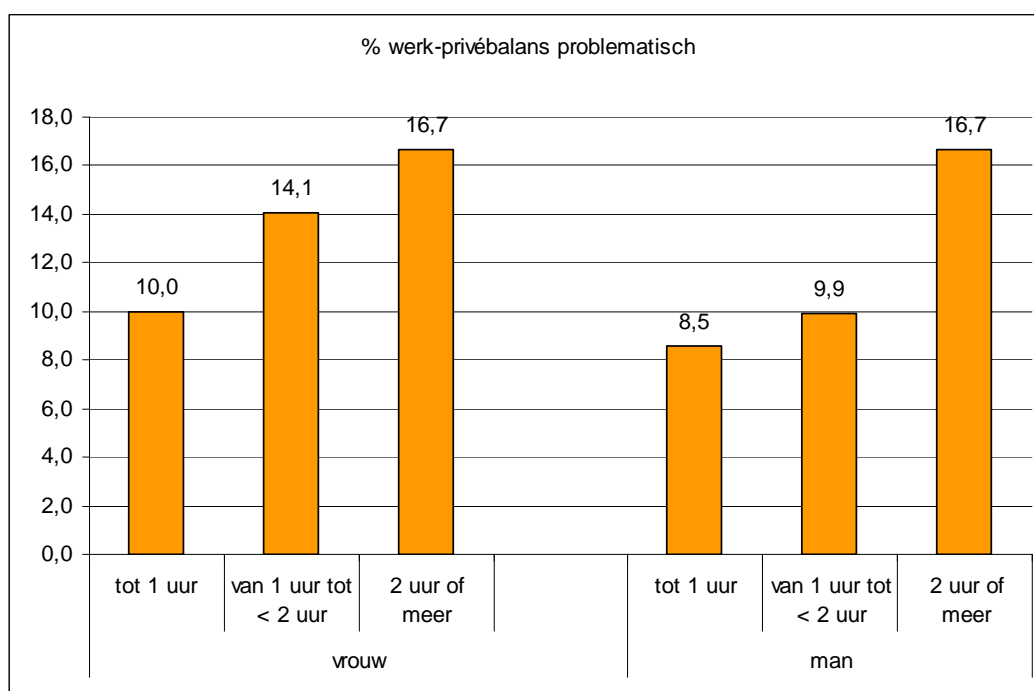
⁶ In het kader van de werkbaarheidsmonitor wordt werk-privé-balans gemeten met een vier-items schaal (SWING-negatieve werk-thuis interferentie). Meer informatie hierover is te vinden in nota methodologie beschikbaar op de website www.serv.be/werkbaarwerk

- soort job
- belang verplaatsingstijd

3.2.1 Geslacht

Zowel voor mannen als voor vrouwen ligt het aandeel werknemers met een problematische werk-privé-balans hoger wanneer de reistijden langer zijn. Deze verschillen zijn telkens statistisch significant.

Figuur 11: Aandeel werknemers met problemen werk-privé-balans naar geslacht en reistijden



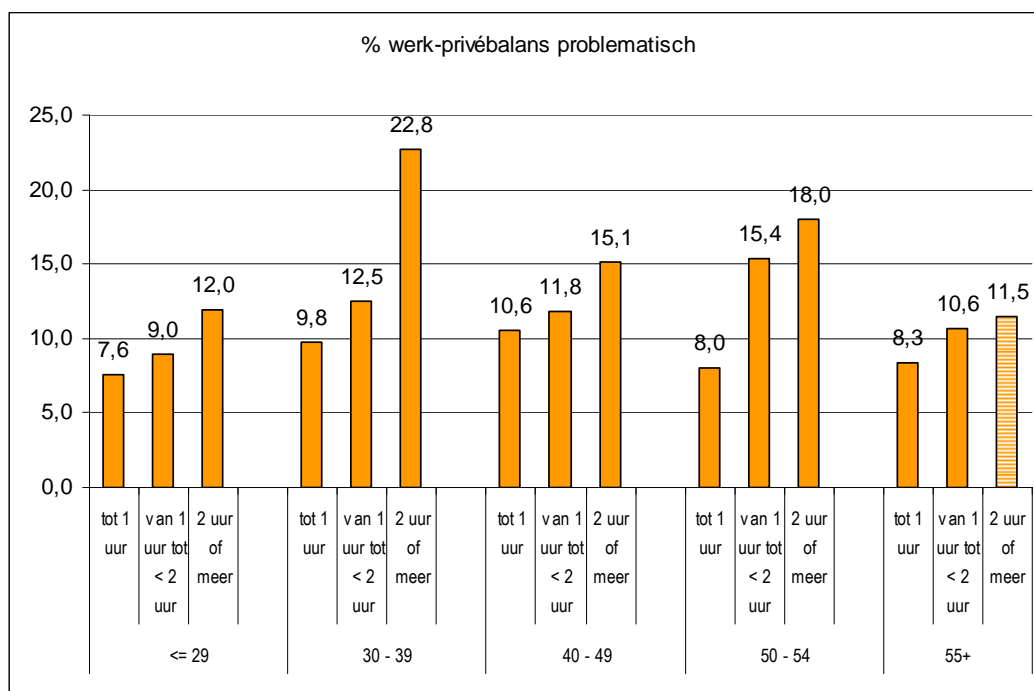
Chi²=24,268; p=0,000 (vrouw)

Chi²=35,699; p=0,000 (man)

3.2.2 Leeftijd

Voor alle leeftijdsgroepen is er een hogere score voor problemen in de werk-privé-balans als de reistijden langer zijn. Voor de – 30 en voor de 55+ zijn de verschillen niet significant.

Figuur 12: Aandeel werknemers met problemen werk-privé-balans naar leeftijd en reistijden



Opm.: gearceerde balken gebaseerd op minder dan 100 waarnemingen

Chi²=4,367; p=0,113 (<=29)

Chi²=37,631; p=0,000 (29-39)

Chi²=5,670; p=0,059 (40-49)

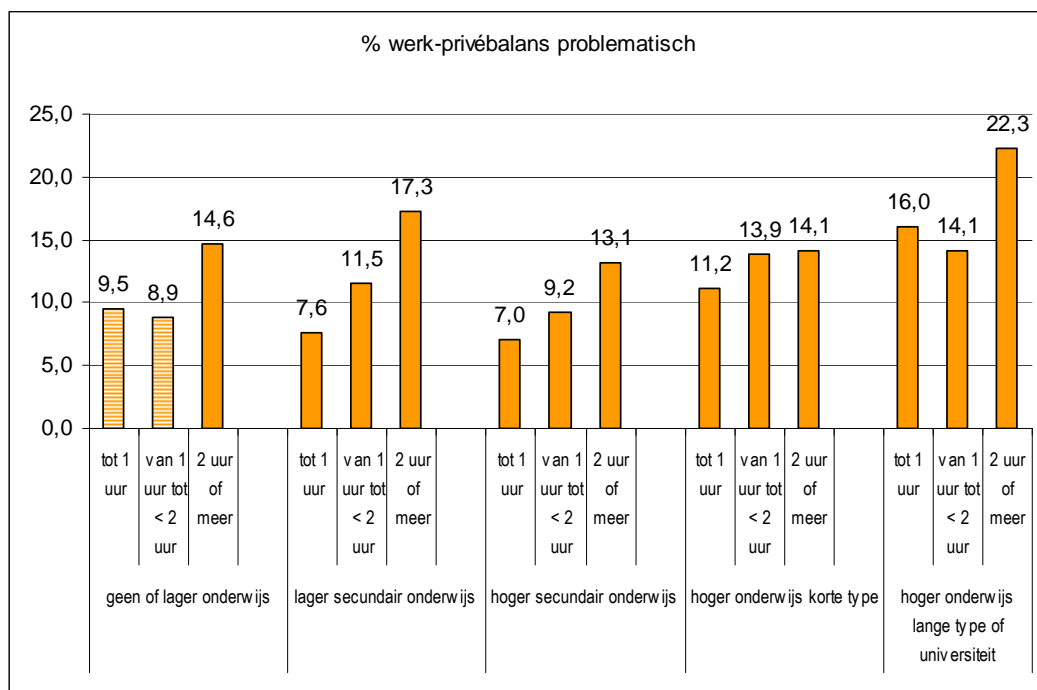
Chi²=20,120; p=0,000 (50-54)

Chi²=1,460; p=0,482 (+55)

3.2.3 Opleidingsniveau

Voor alle opleidingsniveaus is er een hogere score voor problemen in de werk-privé-balans als de reistijden langer zijn. Voor degenen met 'geen of lager onderwijs' en degenen met 'hoger onderwijs van het korte type' zijn de verschillen niet significant.

Figuur 13: Aandeel werknemers met problemen werk-privé-balans naar opleidingsniveau en reistijden



Opm.: gearceerde balken gebaseerd op minder dan 100 waarnemingen

Chi²=1,193; p=0,551 (geen of lager onderwijs)

Chi²=15,9; p=0,000 (lager secundair onderwijs)

Chi²=13,562; p=0,001 (hoger secundair onderwijs)

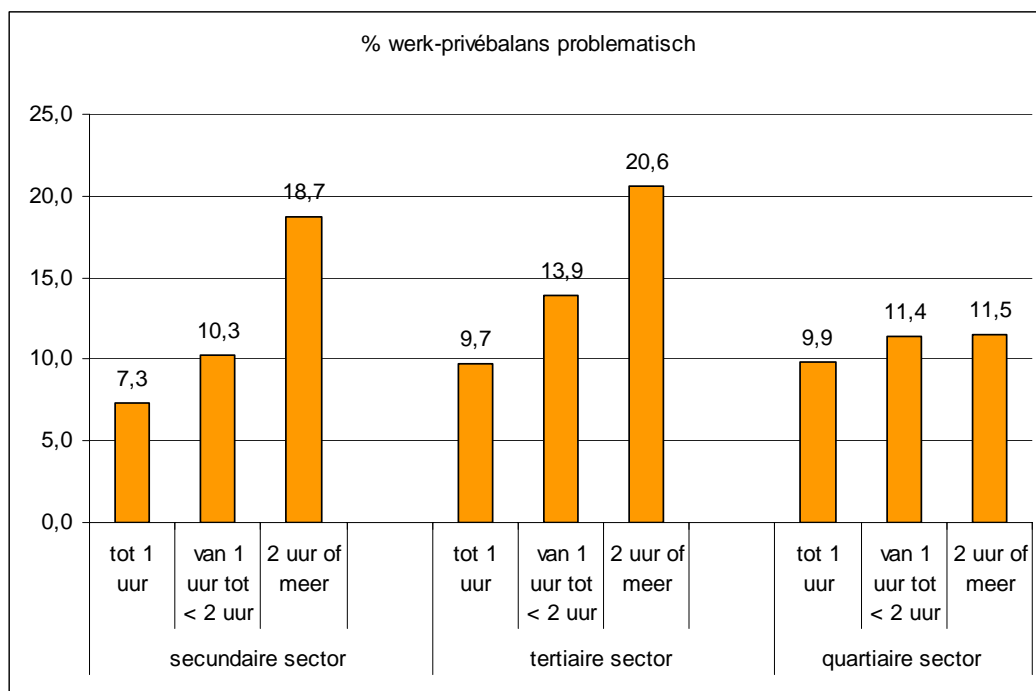
Chi²=4,273; p=0,118 (hoger onderwijs korte type)

Chi²=8,514; p=0,014 (hoger onderwijs lange type of universiteit)

3.2.4 Sector

Voor elk van de drie samengestelde sectoren ligt het aandeel werknemers met een problematische werk-privé-balans hoger wanneer de verplaatsingstijden langer zijn. Deze verschillen zijn statistisch significant voor de secundaire en de tertiaire sector maar niet voor de quartaire sector.

Figuur 14: Aandeel werknemers met problemen in de werk-privé-balans naar sector en reistijden



Chi²=32,783; p=0,000 (secundaire sector)

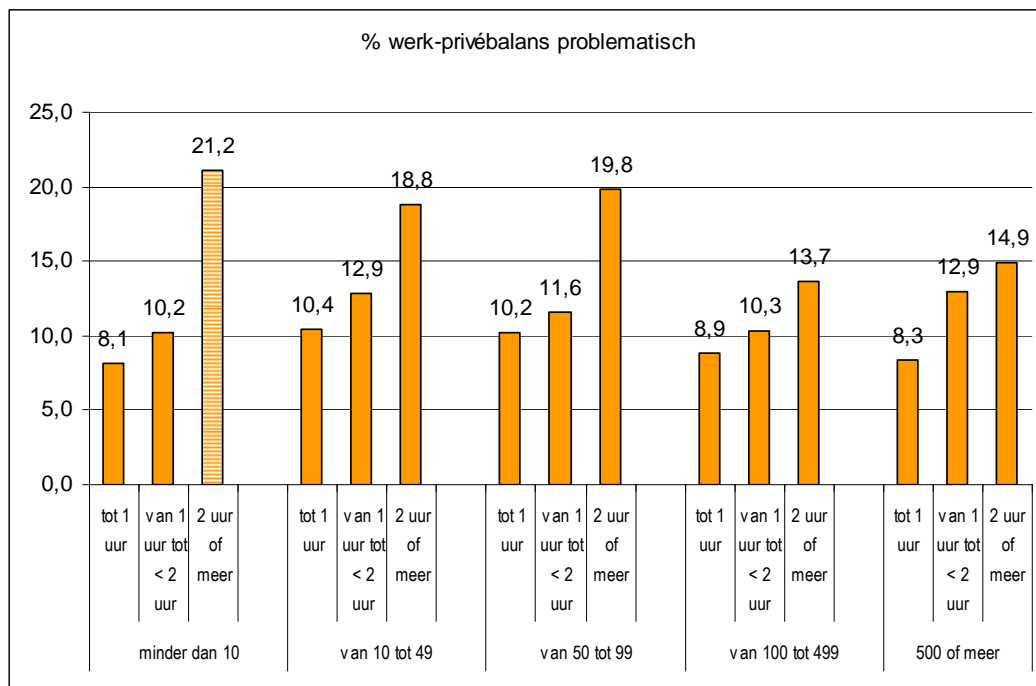
Chi²=32,007; p=0,000 (tertiaire sector)

Chi²=2,146; p=0,342 (quartaire sector)

3.2.5 Ondernemingsgrootte

Voor elk de grootteklassen ligt het aandeel werknemers met een problematische werk-privé-balans hoger wanneer de reistijden langer zijn. Deze verschillen, zijn met uitzondering van de ondernemingen van 100 tot 499, telkens statistisch significant.

Figuur 15: Aandeel werknemers met problemen met de werk-privé-balans naar ondernemingsgrootte en reistijden



Opm.: gearceerde balken gebaseerd op minder dan 100 waarnemingen

$\chi^2=10,421$; $p=0,005$ (minder dan 10)

$\chi^2=10,985$; $p=0,004$ (van 10 tot 49)

$\chi^2=8,619$; $p=0,013$ (van 50 tot 99)

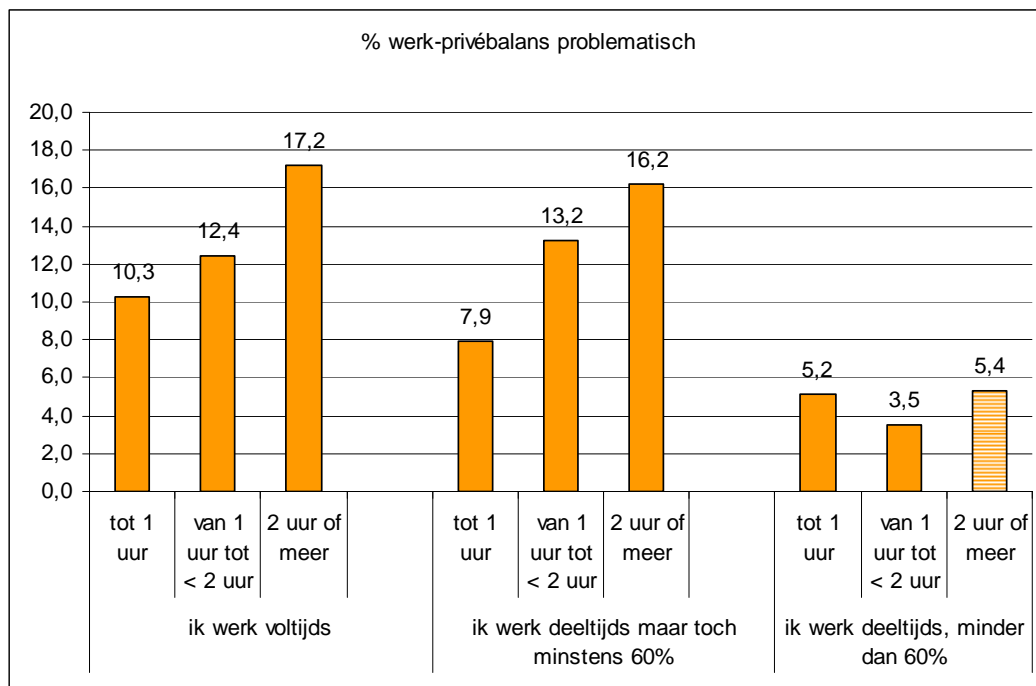
$\chi^2=5,428$; $p=0,066$ (van 100 tot 499)

$\chi^2=17,981$; $p=0,000$ (500 en meer)

3.2.6 Arbeidstijd

Zowel voor de voltijders als voor de grote deeltijders (minstens 60%) ligt het aandeel werknemers met problemen in de werk-privé-balans hoger wanneer de reistijden langer zijn. Dit is niet het geval voor de kleine deeltijders. Bij deze groep is het aantal waarnemingen beperkt. De verschillen voor voltijders en grote deeltijders zijn statistisch significant.

Figuur 16: Aandeel werknemers met problemen in de werk-privé-balans naar arbeidstijd en reistijden



Opm.: gearceerde balken gebaseerd op minder dan 100 waarnemingen

Chi²=32,151; p=0,005 (voltijds)

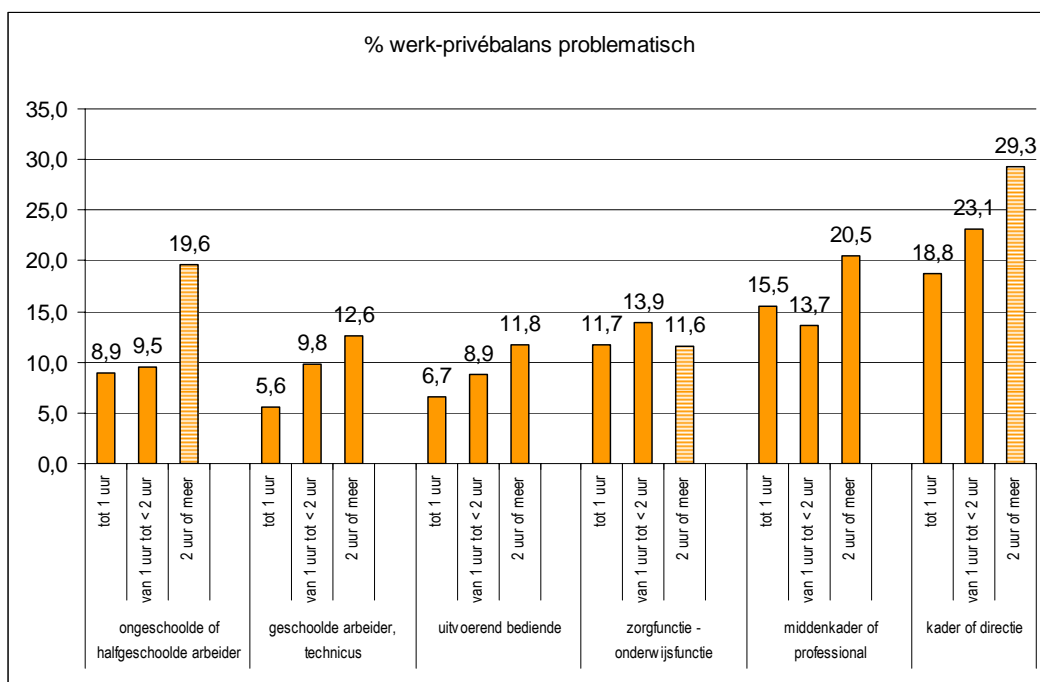
Chi²=13,946; p=0,004 (deeltijds maar minstens 60%)

Chi²=0,825; p=0,662 (deeltijds maar minder dan 60%)

3.2.7 Soort job

Voor de verschillende jobs ligt het aandeel werknemers met problemen in de werk-privé-balans hoger wanneer de reistijden langer zijn. Uitzondering zijn de onderwijs- en zorgfuncties waar we te maken hebben met een klein aantal waarnemingen voor verplaatsingen van 2 uur of meer. Deze verschillen zijn significant voor de verschillende beroepsgroepen en dit met uitzondering van de onderwijs- en zorgfuncties en de kaders.

Figuur 17: Aandeel werknemers met problemen met de werk-privé-balans naar soort baan en reistijden



Opm.: gearceerde balken gebaseerd op minder dan 100 waarnemingen

Chi²=7,079; p=0,129 (ongeschoolde of halfgeschoolde arbeider)

Chi²=14,629; p=0,001 (geschoolde arbeider, technicus)

Chi²=10,603; p=0,005 (uitvoerende bediende)

Chi²=1,228; p=0,541 (zorg- en onderwijsfunctie)

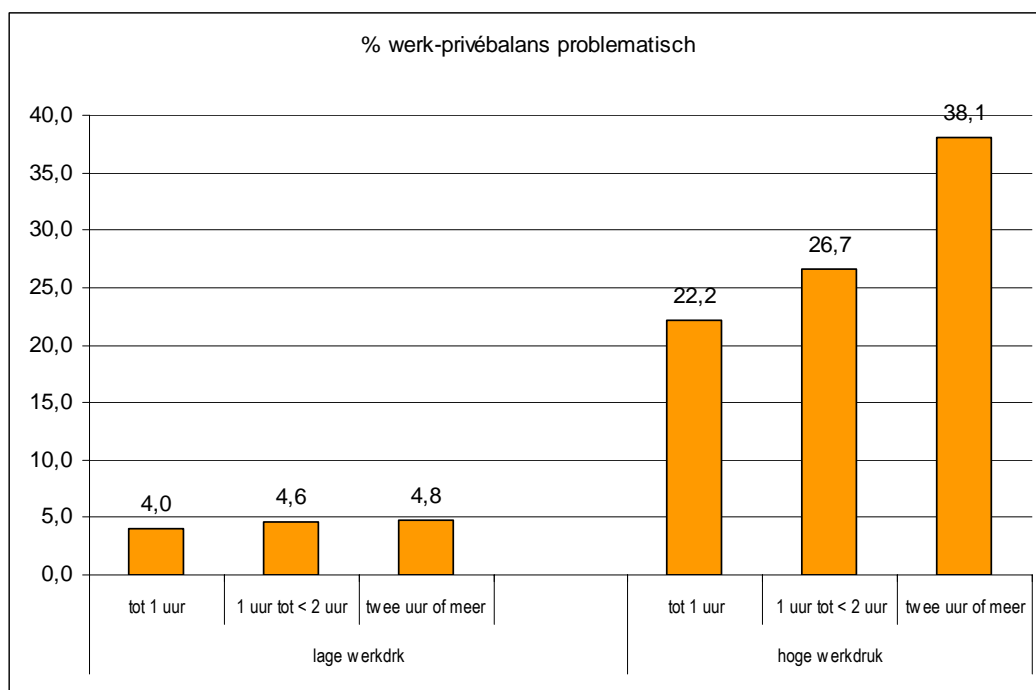
Chi²=6,049; p=0,049 (middenkader of professional)

Chi²=4,115; p=0,128 (kader of directiel)

3.3. Verplaatsingstijden, werk-privé en werkdruk gecombineerd

Uit voorgaand onderzoek⁸ blijkt dat problemen in de werk-privé-balans vooral samenhangen met een hoge werkdruk. In onderstaande figuur gaan we na of reistijden –naast de werkdruk– een rol spelen bij de werk-privé-balans.

Figuur 18: Aandeel werknemers met problemen met de werk-privé-balans naar werkdruk en reistijden



Chi²=1,672; p=0,434 (lage werkdruk)

Chi²=37,730; p=0,000 (hoge werkdruk)

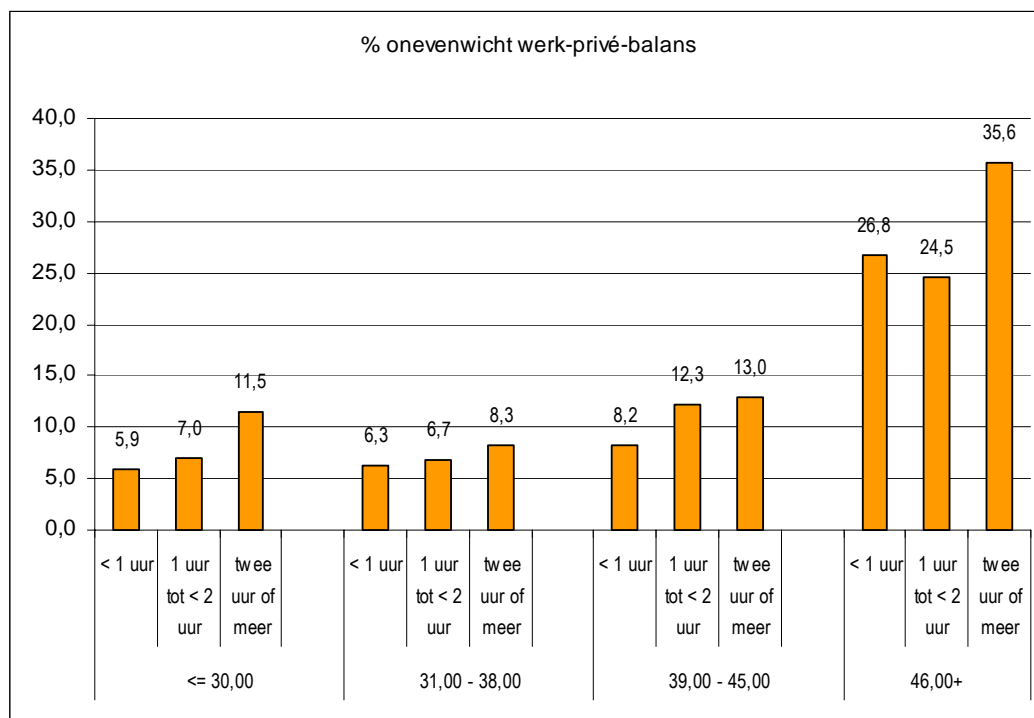
De reistijden blijken enkel voor de werknemers met een hoge werkdruk een verschil te maken voor het aandeel werknemers met een problematische werk-privé-balans. Bij werknemers met een hoge werkdruk neemt dit aandeel toe als de reistijd stijgt. Bij een lage werkdruk speelt de reistijd geen rol voor de werk-privé-balans.

⁸ Informatiedossier, wat maakt werk werkbaar? Onderzoek naar determinanten van werkbaar werk op basis van de nulmeting Vlaamse Werkbaarheidsmonitor 2004, mei 2005, Brussel, SERV.

3.4. Reistijd, aantal gewerkte uren en onevenwicht werk-privé-balans gecombineerd

In onderstaande figuur gaan we na of de samenhang tussen onevenwicht in de werk-privé-combinatie en reistijden verschilt met het aantal gepresteerde uren. Voor elk van de vier groepen gepresteerde uren ligt het aandeel met onevenwicht in de werk-privé-balans het hoogst voor degenen die 2 uur of meer onderweg zijn van thuis naar het werk (en terug). Toch zijn de verschillen niet significant als het aantal gepresteerde uren minder dan 38 bedragen. Het is dus vooral voor werknemers in de groep 'meer dan 38 uur' dat er een effect is van langere reistijden. Voor werknemers uit de groep '46 uur of meer' en een reistijd van twee uur of meer heeft 35,6% een onevenwichtige werk-privé-balans.

Figuur 19: Aandeel werknemers met onevenwicht werk-privé-balans naar reistijden aantal gewerkte uren



Chi² (tot en met 30 uur)=5,486; p=0,064

Chi² (31-38 uur)=1,186; p=0,553

Chi² (39-45)=16,488; p=0,000

Chi² (46 en +)=7,761; p=0,021

3.5. De reistijd en belang van 'werk dicht bij huis'

In de bevraging werd via een vijfpuntenschaal ook nagegaan hoe belangrijk mensen het vinden om 'dicht bij huis' te werken. Ongeveer 80% van de loontrekkenden vindt werk dicht bij huis (zeer) belangrijk. Minder dan 5% vindt dit (helemaal) niet belangrijk. De resultaten hiervan zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 14: Hoe belangrijk is werk dicht bij huis?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	helemaal niet belangrijk	67	,7	,7	,7
	niet belangrijk	343	3,7	3,7	4,4
	noch belangrijk/noch onbelangrijk	1512	16,2	16,3	20,7
	belangrijk	4155	44,4	44,7	65,3
	zeer belangrijk	3224	34,4	34,7	100,0
	Total	9301	99,3	100,0	
Missing	System	61	,7		
Total		9362	100,0		

We kunnen deze informatie nu combineren met de verplaatsingstijd. Bij de werknemers met een verplaatsingstijd tot maximum 1 uur vinden we de grootste groep die 'werk dicht bij huis' (zeer) belangrijk vinden. Bij degenen met een verplaatsingstijd van 2 uur of meer vindt toch nog 60,5% de reistijd (zeer) belangrijk. Deze situatie doet zich voor bij ongeveer 8% van de Vlaamse loontrekkenden (590 op 9301).

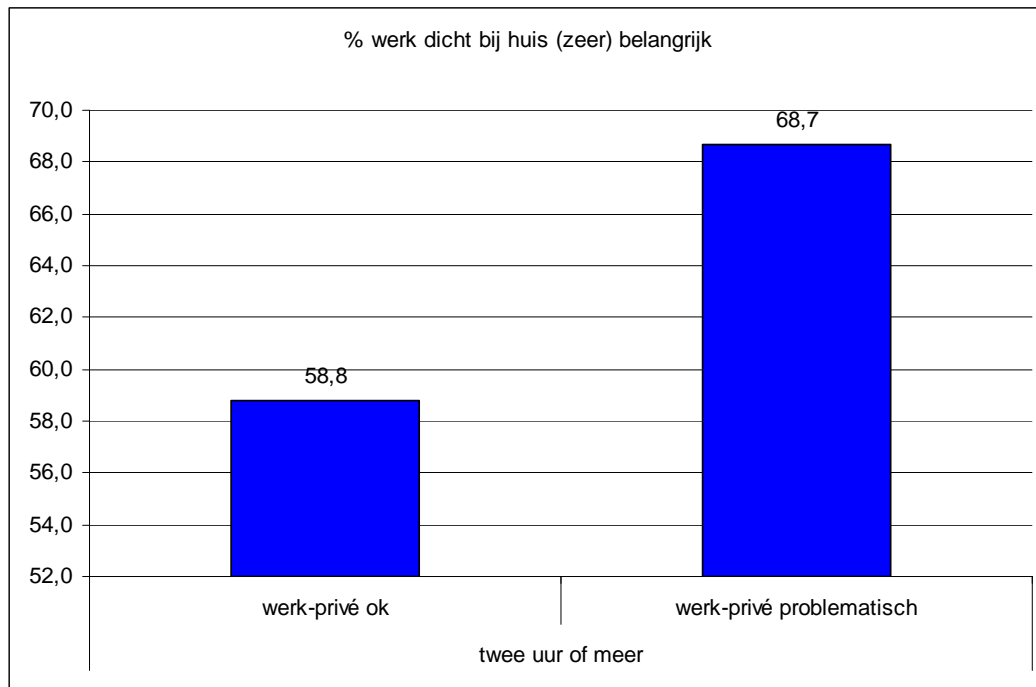
Tabel 15: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar belang van 'werk dicht bij huis')

			niet belangrijk tot neutraal	(zeer) belangrijk	Total
	tot 1 uur	Count	864	5322	6186
		% within Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug (heen en terug samen)?	14,0%	86,0%	100,0%
	1 uur tot max 2 uur	Count	672	1467	2139
		% within Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug (heen en terug samen)?	31,4%	68,6%	100,0%
	2 uur of meer	Count	386	590	976
		% within Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug (heen en terug samen)?	39,5%	60,5%	100,0%
Total	Count	1922	7379	9301	
	% within Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug (heen en terug samen)?	20,7%	79,3%	100,0%	

Chi²=532,403; p=0,000

In onderstaande tabel gaan we voor de groep met een reistijd van twee uur of meer na of er een verschil is naar de situatie in de werk-privé-balans. Hieruit blijkt dat binnen die groep vooral werknemers met een onevenwicht in de werk-privé-balans 'werk dicht bij huis' (zeer) belangrijk vinden. Voor degenen waar de werk-privé-balans in evenwicht is ligt dit aandeel aanzienlijk lager.

Tabel 16: Aandeel werknemers die werk dicht bij huis (zeer) belangrijk vinden en een verplaatsingstijd van meer dan twee uur naar werk-privé-balans



Chi²=5,585; p=0,018

3.6. Conclusie

Bij werknemers die veel tijd moeten besteden aan het woon-werkverkeer vinden we het grootste aandeel werknemers met problemen in de werk-privé-balans. Waar het aandeel werknemers met problemen in de werk-privé-balans ongeveer 9% bedraagt voor degenen met een reistijd van minder dan een uur per dag, loopt dit aandeel op tot 17% wanneer de dagelijkse reistijd langer is dan twee uur.

Lange reistijden maken op het vlak van problemen in werk-privé-balans een verschil voor mannen én vrouwen, de verschillende grootteklasses van de onderneming, sectoren en types jobs. Deze redenering geldt ook voor voltijders en deeltijders, de meeste leeftijdsgroepen en opleidingscategorieën. Voor sommige categorieën zijn de verschillen statistisch niet significant. Voorbeelden hiervan zijn de quartaire sector, de zorg- en onderwijsfuncties, directie en kader, de ondernemingen met tussen de 100 en 499 werknemers, kleine deeltijders, -30- jarigen, 55+ ers,... Meestal gaat het hier over deelgroepen met een beperkt aantal waarnemingen. De kleine aantallen in deze deelgroepen voor grotere verplaatsingen bieden hiervoor wellicht deels een verklaring.

De verplaatsingstijd van en naar het werk verhoogt naast werkdruk het risico op problemen in de werk-privé-balans. Toch blijft het aandeel van de werknemers met een verhoogd risico opvallend kleiner als de werkdruk onder controle blijft, ook al lopen de reistijden op tot twee uur of meer per dag. Bijkomend kunnen we vaststellen vooral voor werknemers met lange dagen (groep 'meer dan 45 uur') het aandeel problematische werk-privé-balans oploopt.

Ongeveer 80% van de loontrekkenden vindt werk dicht bij huis (zeer) belangrijk. Minder dan 5% vindt dit (helemaal) niet belangrijk. Het zijn vooral die werknemers met een korte verplaatsingstijd die werk dicht bij huis (zeer) belangrijk vinden. Toch zien we ook bij verplaatsingen van twee uur of meer dat nog 60% van de loontrekkenden werk dicht bij huis (zeer) belangrijk vindt. Deze groep komt overeen met ongeveer 8% van de Vlaamse loontrekkenden. Als de werk-privé-balans in onevenwicht is, geven werknemers met lange verplaatsingstijden vaker aan dat werk dicht bij huis (zeer) belangrijk is.

Lijst met figuren

Figuur 1: Aandeel werknemers met werkstress naar geslacht en reistijden.....	17
Figuur 2: Aandeel werknemers met werkstress naar leeftijd en reistijden	18
Figuur 3: Aandeel werknemers met werkstress naar opleidingsniveau en reistijden.....	19
Figuur 4: Aandeel werknemers met werkstress naar sector en reistijden	20
Figuur 5: Aandeel werknemers met werkstress naar ondernemingsgrootte en reistijden	21
Figuur 6: Aandeel werknemers met werkstress naar arbeidstijd en reistijden.....	22
Figuur 7: Aandeel werknemers met werkstress naar soort job en reistijden	23
Figuur 8: Aandeel werknemers met werkstress naar werkdruk en reistijden.....	24
Figuur 9: Aandeel werknemers met werkstress naar reistijden aantal gewerkte uren	25
Figuur 10: Problematische werk-privé-balans en reistijden	27
Figuur 11: Aandeel werknemers met problemen werk-privé-balans naar geslacht en reistijden	28
Figuur 12: Aandeel werknemers met problemen werk-privé-balans naar leeftijd en reistijden	29
Figuur 13: Aandeel werknemers met problemen werk-privé-balans naar opleidingsniveau en reistijden	30
Figuur 14: Aandeel werknemers met problemen in de werk-privé-balans naar sector en reistijden	31
Figuur 15: Aandeel werknemers met problemen met de werk-privé-balans naar ondernemingsgrootte en reistijden	32
Figuur 16: Aandeel werknemers met problemen in de werk-privé-balans naar arbeidstijd en reistijden	33
Figuur 17: Aandeel werknemers met problemen met de werk-privé-balans naar soort baan en reistijden	34
Figuur 18: Aandeel werknemers met problemen met de werk-privé-balans naar werkdruk en reistijden	35
Figuur 19: Aandeel werknemers met onevenwicht werk-privé-balans naar reistijden aantal gewerkte uren	36

Lijst met tabellen

Tabel 1: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (volgens originele antwoordmogelijkheden werkbaarheidsmonitor loontrekkenden 2007).....	4
Tabel 2: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (in vier categorieën).....	5
Tabel 3: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar geslacht).....	5
Tabel 4: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar leeftijd).....	6
Tabel 5: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar opleidingsniveau).....	7
Tabel 6: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar sector in 14 categorieën).....	8
Tabel 7: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar sector in 5 categorieën)	9
Tabel 8: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar ondernemingsgrootte).....	10
Tabel 9: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar arbeidstijd).....	11
Tabel 10: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar jobsoort)	12
Tabel 11: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar soort contract).....	13
Tabel 12: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar soort contract).....	13
Tabel 13 ·Werkstress en reistijden (WBM-monitor loontrekkenden, 2007)	15
Tabel 14: Hoe belangrijk is werk dicht bij huis?	37
Tabel 15: Hoelang bent u normaal onderweg van thuis naar het werk en terug? (naar belang van 'werk dicht bij huis')	38
Tabel 16: Aandeel werknemers die werk dicht bij huis (zeer) belangrijk vinden en een verplaatsingstijd van meer dan twee uur naar werk-privé-balans.....	39