

Impact van de brandstof- en energieprijzen op het telewerkgedrag van de Belgen

Auteur: Younes Ben Messaoud



1 Impact van de brandstof- en energieprijzen op het telewerkgedrag van de Belgen

1.1 Methodologie

In de online enquête die maandelijks wordt uitgevoerd bij een representatieve steekproef van 1500 Belgen in het kader van het Omnibus project werden in de maand september bijkomende vragen gesteld die peilen naar de mogelijke impact van de hoge brandstof- en energieprijzen op het telewerkgedrag van de Belgen. Na een data cleaning bleven er 1071 geldige antwoorden over. Om representativiteit van de steekproef binnen de Belgische bevolking te garanderen, werd een weging van de data uitgevoerd.

Bij de opsplitsing naargelang de socio-demografische kenmerken wordt een Chi-kwadraattest toegepast om na te gaan of de verschillen tussen de subgroepen statistisch significant zijn.

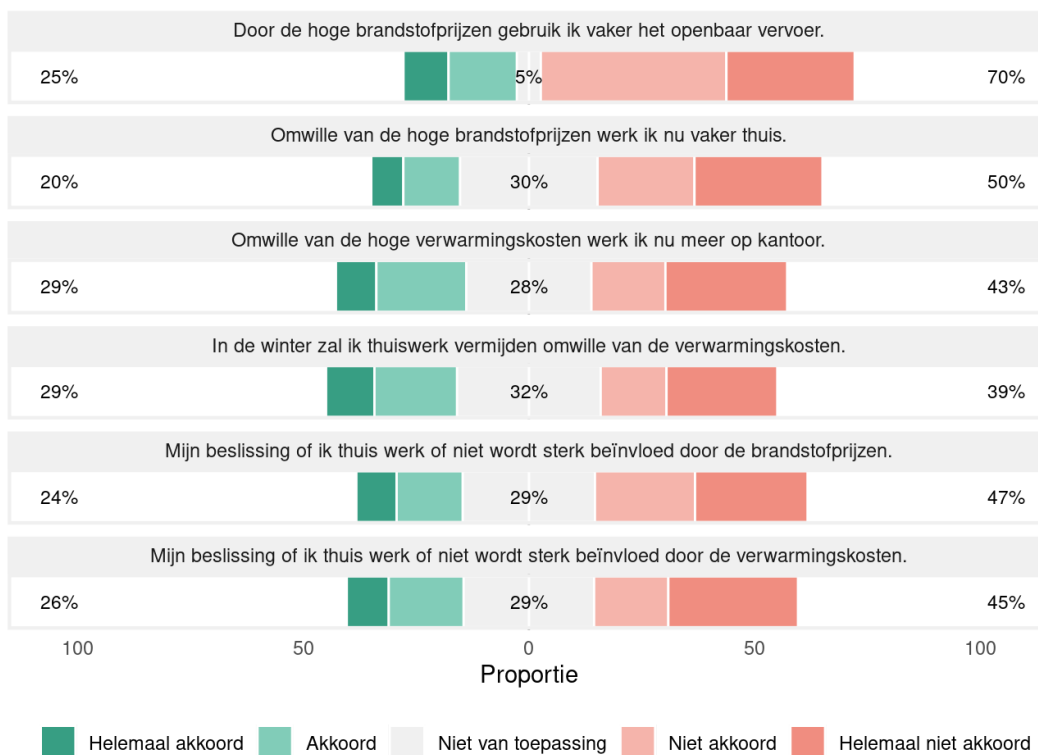
1.2 Resultaten van de enquête

Aan de respondenten werd een aantal stellingen voorgelegd rond het thema "impact van de brandstof- en energieprijzen op het telewerkgedrag". Er werd hen gevraagd een antwoord te geven op een schaal gaande van "helemaal niet akkoord" tot "helemaal akkoord" waarbij er ook een optie "Niet van toepassing / ik doe niet aan telewerken" voorzien is.

Om ons te beperken tot de actieve, werkende Belgische bevolking worden de antwoorden van studenten, (brug)gepensioneerden, werkzoekenden en werklozen weggelaten. Zo blijven er 587 van de 1071 respondenten over. Verder zijn we enkel geïnteresseerd in de antwoorden van de respondenten die wel eens telewerken. De respondenten die bij alle stellingen de optie "Niet van toepassing / ik doe niet aan telewerken" hebben aangeduid worden dus eveneens weggelaten. Zo houden we uiteindelijk een steekproef over van de werkende Belgische populatie met 463 unieke respondenten. Met andere woorden werkt binnen onze steekproef $463/587 = 79\%$ wel eens van thuis uit. Dit percentage ligt veel hoger dan bij andere bevestigingen. Hier zijn twee mogelijke verklaringen voor. Ten eerste is onze steekproef mogelijk niet representatief voor de actieve, werkende Belgische bevolking maar is ze eerder afgenomen bij een panel dat vaker telewerkt. Anderzijds heeft een deel van de respondenten de vraagstelling mogelijk niet goed begrepen en een antwoord verschillend van "Niet van toepassing / ik doe niet aan telewerken" gegeven, ook al doen zij niet aan telewerken. Wat de verklaring ook moge zijn, de antwoorden van de 463 respondenten worden hieronder getoond en geanalyseerd.

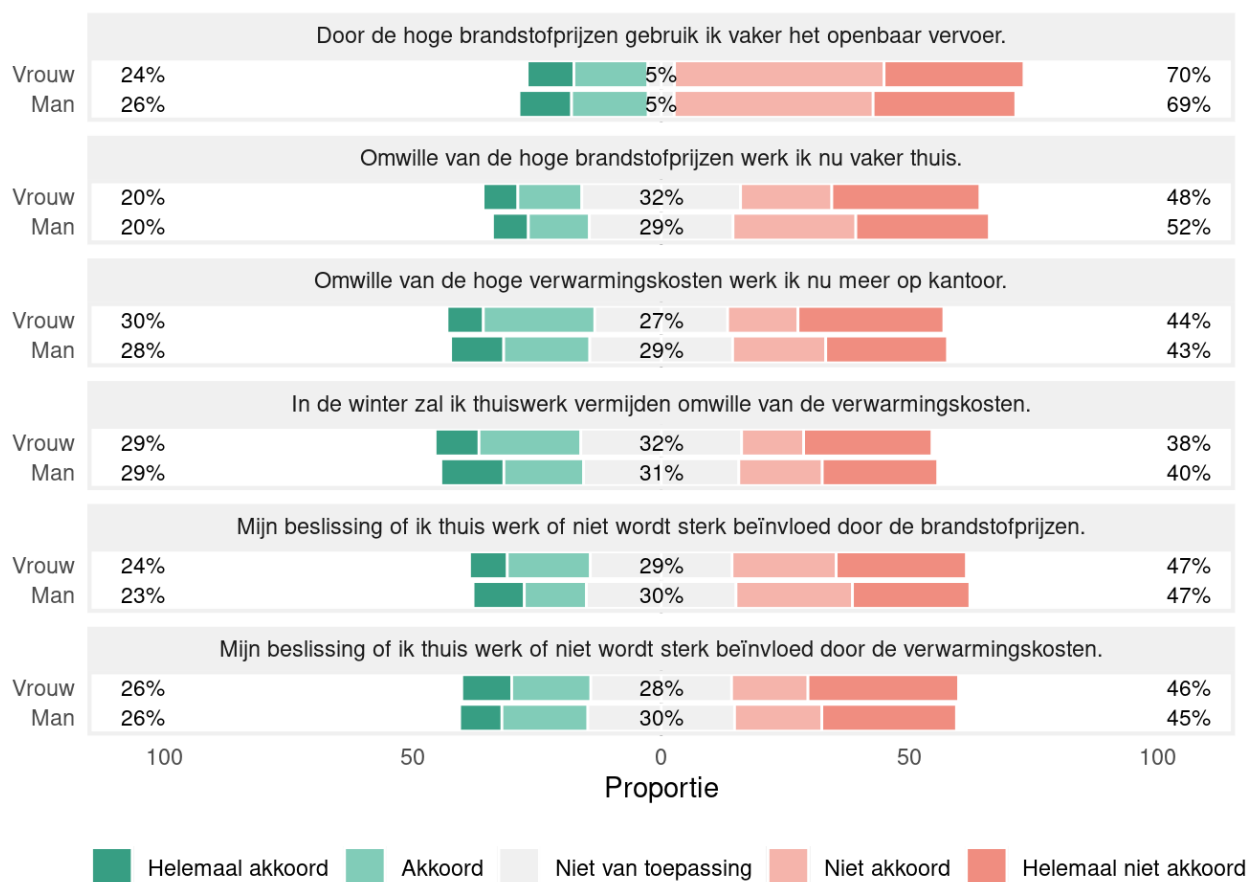
1.2.1 Totaal

Het relatief grote percentage (~30%) "Niet van toepassing" bij stellingen 2-6 ten opzichte van slechts 6% bij stelling 1 wordt verklaard door het feit dat stellingen 2-6 niet van toepassing zijn op ongeveer de helft van de 55+'ers (zie ook sectie 1.2.3 verderop).



1.2.2 Naargelang het geslacht

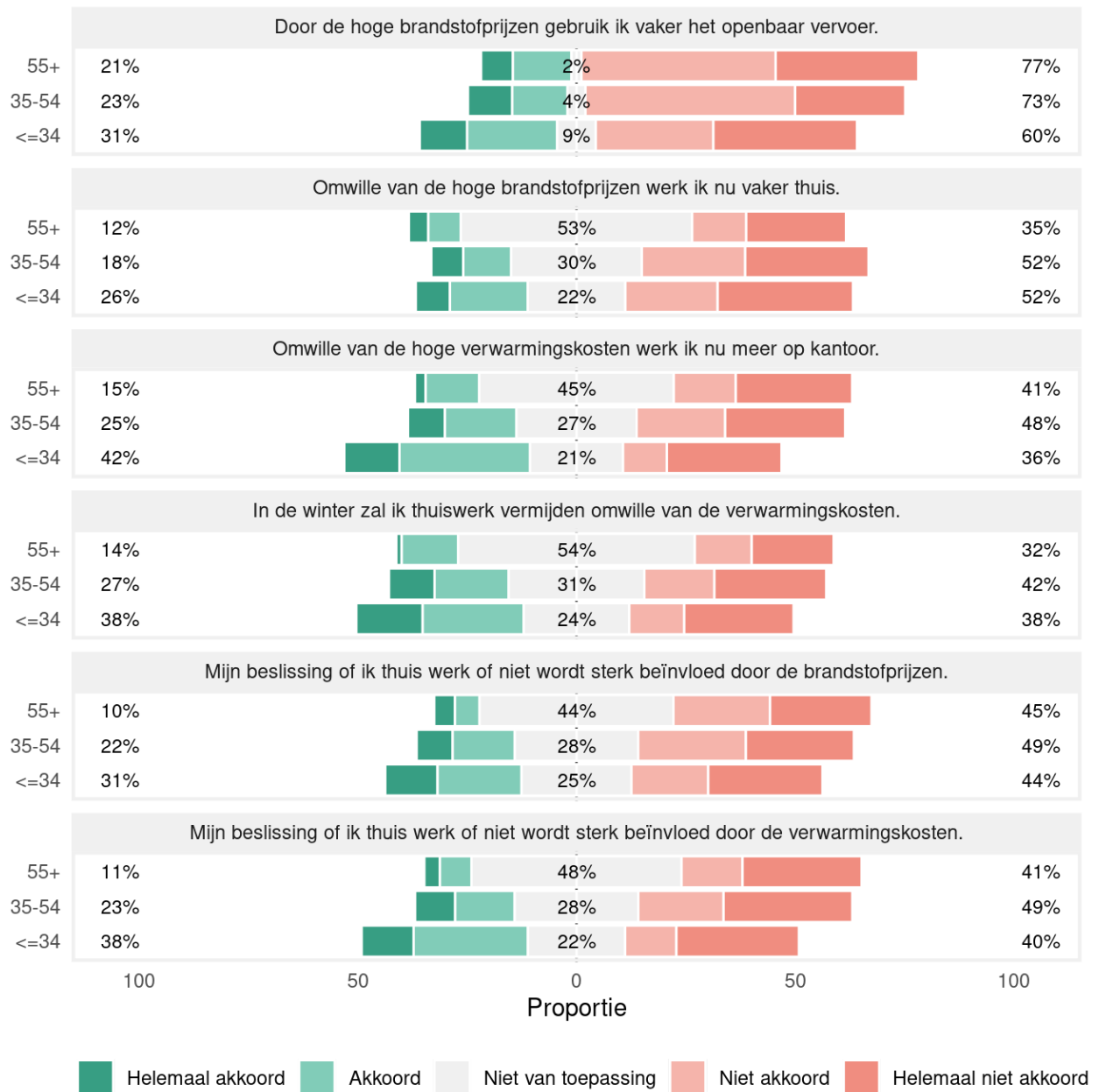
Geen statistisch significante verschillen.



1.2.3 Naargelang de leeftijd

De verschillen zijn statistisch significant op het 0.05-niveau. Voor de vergelijking van de leeftijdsgroepen bij de stellingen die betrekking hebben op het werk werd de groep 55+'ers buiten beschouwing gelaten. Merk het hoge percentage van 55+'ers op die "Niet van toepassing" aanduidden.

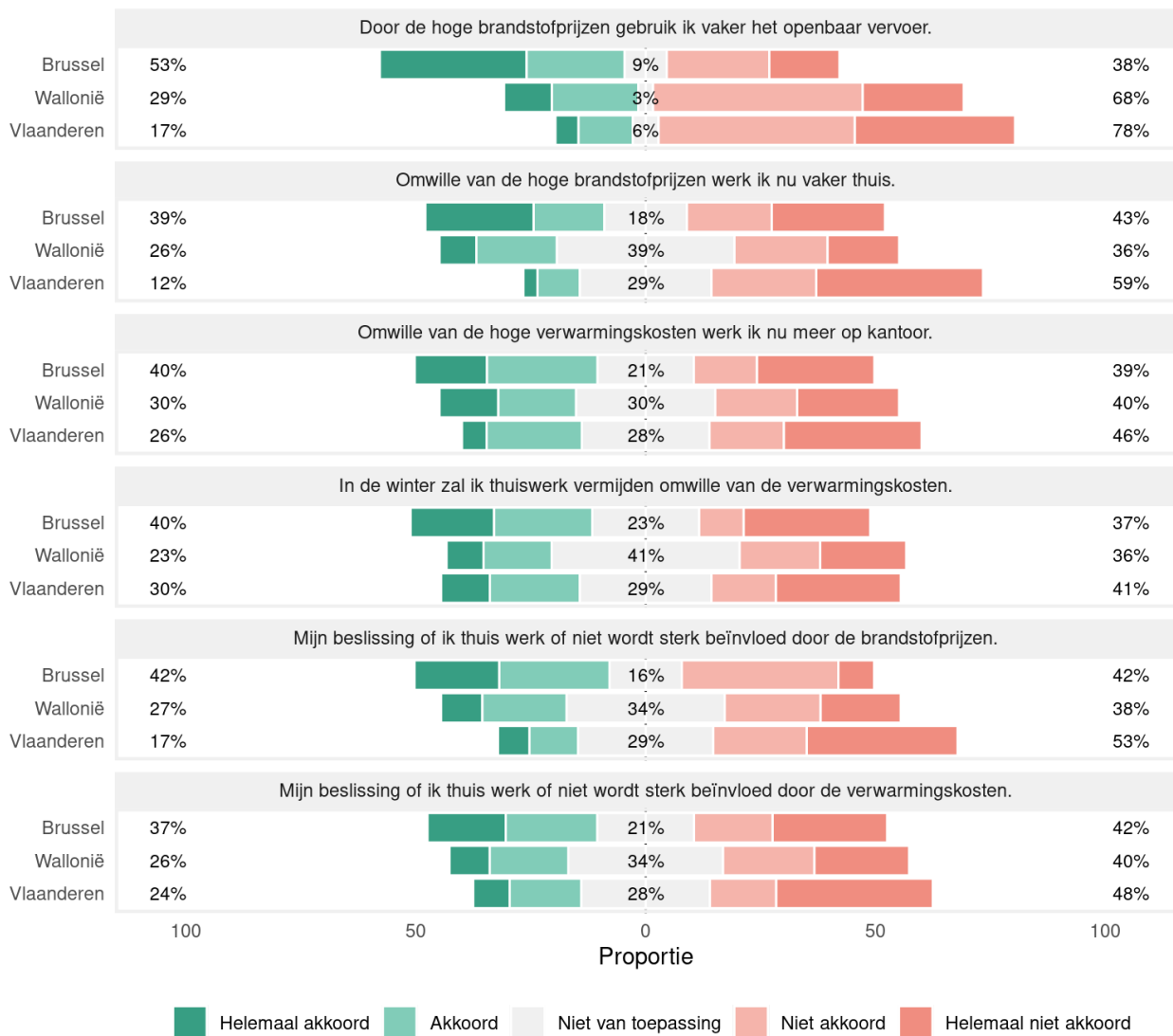
De trend die zich voordoet komt vaak terug in andere analyses. Jonge mensen geven vaker aan getroffen te worden door externe factoren en zijn ook het snelst om hun gedrag aan te passen.



1.2.4 Naargelang het gewest

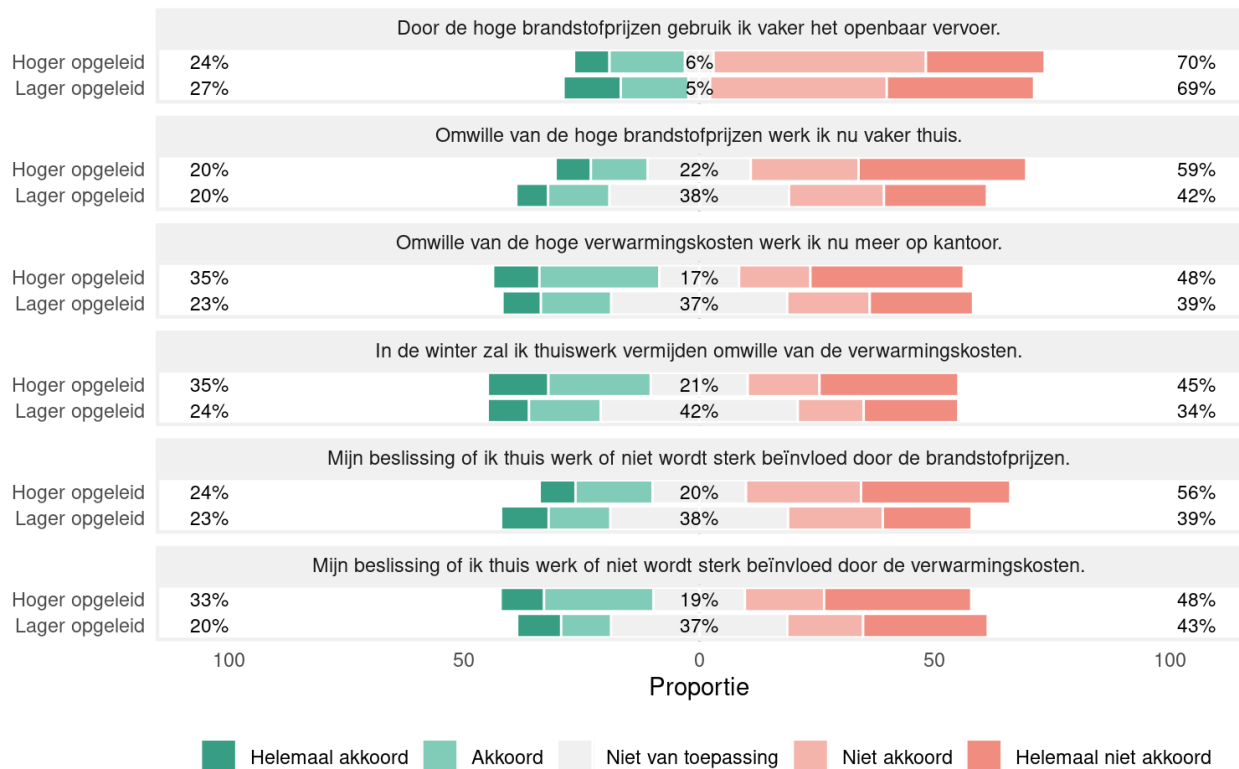
De verschillen zijn statistisch significant op het 0.05-niveau. De trend die zich voordoet komt vaak terug in andere analyses. Brusselaars zijn het snelst om hun gedrag aan te passen terwijl Vlamingen dit het minst doen, wellicht minder dan in Wallonië omdat inkomen ook een rol speelt en men in Vlaanderen gemiddeld een hoger inkomen heeft en minder dan in Brussel omdat Brussel een gemiddeld jongere – en dus progressievere – bevolking heeft.

Merk het veel grotere percentage op in Brussel dat vaker het openbaar vervoer zal gebruiken. Dit zien we ook in andere analyses, wellicht omdat er een ruimer aanbod openbaar vervoer is in Brussel en dit ook populairder is dan in andere gewesten.



1.2.5 Naargelang het diploma

Ik heb deze verschillen niet getest voor statistische significantie omdat ze niet zo consistent zijn en de twee groepen moeilijk vergelijkbaar zijn. Merk op hoe het percentage "Niet van toepassing" sterk verschilt, wellicht doordat hoger opgeleiden vaker jobs hebben die zich lenen tot telewerken.



2 Conclusie

Een kleine meerderheid van de Belgen (53%) geeft aan hun telewerk- of verplaatsingsgedrag op minstens één manier aan te passen naar aanleiding van de hoge brandstof- en energieprijzen. 1 op 4 gebruikt vaker het openbaar vervoer. 1 op 5 werkt vaker thuis terwijl 29% net vaker het kantoor opzoekt. Ten slotte is ook 29% van plan in de winter thuiswerk te vermijden omwille van de verwarmingskosten.

Naargelang de leeftijd valt op dat mensen jonger dan 35 vaker hun gedrag zullen aanpassen dan 35+'ers.

Ook zijn er regionale verschillen: in Brussel gaat men vaker het openbaar vervoer gebruiken dan in de andere gewesten. De Brusselaars gaan ook vaker hun telewerkgedrag aanpassen terwijl Vlamingen dit het minst doen.



Vias institute

Haachtsesteenweg
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be

1405