

Vergaderjaar 2020–2021

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 331

BRIEF VAN DE MINISTER EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2021

Al een aantal jaar maken forenzen in steeds grotere getalen op hetzelfde moment gebruik van weg en spoor, met drukte in het openbaar vervoer en files tot gevolg. Als gevolg van demografische en economische ontwikkelingen, zoals geschetst in de recent afgeronde IMA-rapportage,¹ is de verwachting dat de mobiliteitsvraag de komende decennia blijft toenemen. Om de verwachte groei van reizigers op te vangen, is de inzet van een breed instrumentarium nodig om Nederland in beweging te houden. De komende jaren blijven grote investeringen in weg, spoor en vaarwegen daarom nodig. Ook door het efficiënter gebruiken van onze infrastructuur, kunnen we een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid. Door de coronacrisis hebben we geleerd meer thuis te werken en te leren. Nu de coronaregels versoepeld worden en Nederlanders weer meer op pad kunnen, willen we dit momentum benutten om onze manier van werken, leren en reizen opnieuw tegen het licht te houden. Door meer hybride te werken en gespreid te reizen, kunnen we onze infrastructuur efficiënter gebruiken en een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van Nederland. In deze brief wordt toegelicht hoe we het spreiden en mijden van mobiliteit als lenW samen met andere ministeries, regionale overheden, werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerders willen aanpakken.

De ervaringen tijdens de Corona-pandemie en ambitie

De coronacrisis heeft laten zien hoe groot de impact van thuiswerken en onderwijs-op-afstand op onze mobiliteit kan zijn. De maatregelen die zijn genomen om de verspreiding van het coronavirus te remmen, met name het dringende advies thuis te werken tenzij dit niet mogelijk was, hebben geleid tot een sterke afname van de spitsdrukke op de weg. Op het laagste punt was de totale vertraging op het hoofdwegennet 98% lager dan de situatie voor de coronacrisis. Op dit moment is de totale vertraging 74%

¹ Kamerstuk 31 305, nr. 328

lager. De toenemende drukte is het gevolg van een toenemend aantal autoverplaatsingen gedurende de afgelopen weken. Ook het OV-gebruik neemt weer toe en nadert het hoogste niveau sinds de start van de pandemie in 2020. Gemiddeld ligt het OV-gebruik de afgelopen weken op 50% ten opzichte van 2019.

De wegen en het openbaar vervoer zijn normaal gesproken het drukst gedurende de ochtend- en avondspits, wanneer de meeste mensen tussen huis en werk reizen. Het grootschalig thuiswerken van het afgelopen jaar heeft geleid tot een afname van het aantal woon-werkverplaatsingen, en daarmee een afname van de drukte tijdens de spitsen. Ook toen de hoeveelheid verkeer weer toenam als gevolg van versoepeling van maatregelen, bleef het aantal files achter. Hoewel we nog niet weten of er sprake is van een blijvend effect, is gebleken dat een relatief kleine afname van het aantal autoverplaatsingen kan leiden tot een sterke afname van de reguliere files, en daarmee minder transportgerelateerde emissies. Ter illustratie: in 2020 heeft de sterke afname van de woon-werkmobiliteit als gevolg van de coronamaatregelen geleid tot 20% minder CO₂-uitstoot ten opzichte van 2019.

De maatregelen die ervoor hebben gezorgd dat men meer vanuit huis is gaan werken zijn weliswaar van tijdelijke aard, maar hebben geleid tot een verschuiving in de houding ten opzichte van (een deel van de dag of week) thuiswerken. Dit beeld onderstreept de hiervoor geschetste kans om juist nu in te zetten op het gedeeltelijk vasthouden van de positieve mobiliteitseffecten. Werknemers geven aan ook na de coronacrisis deels thuis te willen blijven werken. Circa 45 tot 50% van de werkenden verwacht na de coronacrisis vaker thuis te werken². Dit beeld is al enkele maanden vrij stabiel. Deze houding is niet verrassend. Gedeeltelijk thuiswerken biedt enkele belangrijke voordelen, waaronder de flexibiliteit om bewust te kunnen kiezen voor een werkplek die past bij de werkzaamheden van dat moment. Je kunt van huis uit starten om vervolgens buiten de spits naar de vaste werkplek of een flexplek te reizen. Of ervoor kiezen om alleen op dagen met minder spitsdrukke naar kantoor te komen. Dit is uiteraard wel afhankelijk van het type werkzaamheden en de mogelijkheden van werkgevers om thuiswerken te ondersteunen. Daarbij hebben we nadrukkelijk zicht op de nadelen van thuiswerken; mensen hebben behoefte aan contact met collega's of hebben thuis niet altijd een goede werkplek. Het gaat juist om het vinden van balans tussen werken op kantoor, thuis en op andere locaties (satellietkantoren). Zo biedt hybride werken het beste van twee werelden. Contact met collega's op kantoor en meer vrijheid en rust thuis. En voor de samenleving draagt hybride werken bij aan een betere spreiding van verkeer over dag en week, waarmee piekdrukke op de weg en in het OV beperkt kan worden.

lenW blijft breed inzetten op de bereikbaarheid van Nederland. Het spreiden van mobiliteit over de dag en over de week en het mijden van mobiliteit kunnen hieraan bijdragen. Het is zaak om het huidige momentum hiervoor te benutten. Oproepen vanuit decentrale overheden, werkgevers en mobiliteitsexperts onderschrijven dat juist nu het moment is om een terugkeer naar de «hyperspits» te voorkomen.

Inzet op spreiden en mijden

Daarom biedt spreiden en mijden een belangrijke kans om congestie te beperken en daarmee ook de uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen. En dus zet lenW in op het ondersteunen en stimuleren van hybride

² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid: «Thuiswerken, thuisonderwijs en mobiliteit: inzichten MPN meting april 2021»

werken. Dat gebeurt in samenwerking met andere departementen, overheden, werkgeverskoepels, werkgeversnetwerken, onderwijskoepels en onderwijsnetwerken. Op regionaal niveau komen daar nog andere grote partijen die gebruik maken van weg en OV bij.

Samenwerking met andere departementen

Met het Ministerie van Financiën wordt verkend of en op welke wijze werkgevers fiscaal gefaciliteerd een thuiswerkvergoeding aan de werknemers kunnen verstrekken. Er wordt naar gestreefd de aanpassing mee te nemen in het Belastingplan voor 2022. Verder werken we nauw samen met het Ministerie van SZW en andere departementen in het kader van de agenda voor de toekomst van hybride werken. Het voornaamste doel van deze agenda is de samenleving, werkgevers, werkenden, het kabinet en andere relevante partijen in staat te stellen beter te anticiperen de ontwikkelingen rond hybride werken in de periode na de coronacrisis. Om te komen tot een toekomstagenda heeft SZW eind maart, mede namens het kabinet, een adviesvraag uitgezet bij de SER over de toekomst van hybride werken.³ Mede op basis van het advies van de SER kan het nieuwe kabinet de toekomstagenda vormgeven. De SER streeft ernaar om uiterlijk 1 augustus met een eerste briefadvies te komen. Een uitgebreid advies volgt eind 2021. Met het Ministerie van OCW zetten wij gezamenlijk met onderwijskoepels, vervoerders en decentrale OV-autoriteiten in op het ondersteunen van regionale afspraken zoals die worden beschreven onder het kopje «samenwerking in de regio's». Het doel is er gezamenlijk voor te zorgen dat iedereen de onderwijsinstelling ook in het nieuwe school- en studiejaar zo goed en comfortabel mogelijk kan bereiken en piekdruk zoveel mogelijk voorkomt. In haar brief van 29 april jl. roept Minister van Engelshoven daarom de onderwijsinstellingen op om lokaal/regionaal in gesprek te gaan met vervoerders en, indien nodig, rekening te houden met de uitkomsten hiervan.⁴

Samenwerking in de regio's

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2020 hebben we een extra (financiële) impuls gegeven aan het faciliteren van werkgevers en onderwijsinstellingen om het reisgedrag te bestendigen en om hierbij per regio maatwerk te kunnen bieden. Dit heeft te maken met het aantal bedrijven, aantal werknemers per bedrijf en de aard van de werkzaamheden maar ook met de mate van drukte in de regio. Met regionale overheden, regionale vervoerders, onderwijsinstellingen en regionale werkgeversnetwerken geven we concrete invulling aan spreiden en mijden in verschillende regio's. In een aantal regio's heeft dit de afgelopen periode ook al tot concrete resultaten geleid. Een voorbeeld hiervan is het openstellen van de Voucherregeling Thuiswerkplan. Hiermee biedt een aantal regionale werkgeversnetwerken aan lokale werkgevers de mogelijkheid gratis door een externe deskundige een thuiswerkplan te laten maken. Daarnaast lopen er gebiedsgerichte aanpakken waarbij hybride werken in de praktijk getest wordt. Een ander voorbeeld is de integrale aanpak om werktijden, lestijden en openingstijden in gezamenlijk overleg op elkaar af te stemmen zodat piekdruk voorkomt. Een aantal regio's was hier al mee bezig en deze aanpak wordt steeds breder opgepakt. Op dit moment wordt verder invulling gegeven aan deze afspraken door onder andere gezamenlijk uitgangspunten voor de regionale aanpak te formuleren. In de MIRT brief van dit najaar zal hierop worden teruggekomen.

³ Kamerstukken 25 295 en 25 883, nr. 1172

⁴ Kamerstukken 31 524 en 31 288, nr. 492 en bijlage.

Communicatie kan helpen om te laten zien wat er al gebeurt. Want goed voorbeeld doet volgen. Bovendien kunnen partijen veel van elkaar leren. Denk hierbij aan het delen van *best practices*. Zoals de recente afspraak van Hogeschool Inholland en vervoersmaatschappijen RET, NS en HTM om de lessen spreiden om te voorkomen dat studenten in het nieuwe studiejaar weer massaal tegelijk met het OV reizen. Sinds 2019 hebben Radboud Universiteit en de HAN een roosteraanpassing structureel doorgevoerd. De lessen op de universiteit starten om 8.30 uur en op de HAN om 9.00 uur. Dat zorgt voor minder piekdruk tijdens de spits en is vooral merkbaar op de weg, de fietspaden en in het OV. Met werkgevers is er een ronde tafel georganiseerd om ervaringen op te halen. Deze lessen worden verwerkt in een handreiking die breed beschikbaar wordt gesteld.

Verder wordt informatie over fiscale regelingen in het e-zine «Werken aan duurzame mobiliteit» actief onder de aandacht gebracht van degenen voor wie deze bedoeld zijn. Daarnaast roept lenW werkgevers op plannen te maken voor hybride werken, via gezamenlijke communicatie-inzet met het platform zowerkthet.nl. Ook heeft lenW medewerking verleend aan de oproep «Zo willen we werken» van de coalitie Anders Reizen, waar grote werkgevers ervaringen delen op het terrein van hybride werken. Daarnaast ondersteunt lenW initiatieven die werkgevers en werknemers stimuleren om spreiden en mijden in de praktijk toe te passen, zoals het *Low Car Diet* (een gedragscampagne die werknemers ondersteunt in gezond, bewust en duurzaam reisgedrag, incl. thuiswerken en spitsmijden).

De rol van het Rijk als werkgever

De rijksoverheid is met circa 120.000 ambtenaren niet alleen een grote werkgever, maar daardoor ook een voorbeeld. In de geest van de aangehouden motie⁵ van de Kamerleden De Hoop en Bouchallikh over het bevorderen van spitsmijden door rijksambtenaren, ingediend tijdens het tweeminutendebat MIRT van 24 juni jl., is reeds afgesproken hybride werken als uitgangspunt te hanteren voor werken bij het Rijk (Handelingen II 2020/21, nr. 93, tweeminutendebat Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)). Departementen gaan hier verder vorm aan geven.

Het Rijk wil daarbij zoveel mogelijk aansluiten bij de individuele wensen en omstandigheden van medewerkers en beseft dat hybride werken niet voor alle beroepsgroepen mogelijk is. De invulling vraagt, door de diversiteit aan werkprocessen en individuele omstandigheden van medewerkers, om ruimte en maatwerk. Hiervoor worden binnen teams gesprekken gevoerd en afspraken gemaakt, op basis van vrijwilligheid. En zo lang de Coronamaatregelen nog gelden gebeurt dit met inachtneming van de anderhalve meter. Zo heeft de secretaris generaal van lenW recent opgeroepen fysieke teambijeenkomsten – met inachtneming van de maatregelen – alleen te laten plaatsvinden tussen 10.00 en 15.00. Op deze manier krijgen ambtenaren volle mogelijkheid de drukte tijdens de spits te

⁵ Kamerstuk 35 570 A, nr. 76

vermijden. De verwachting, op basis van de verschillende onderzoeken, is dat na verloop van tijd de mediaan onder Rijksambtenaren zal liggen op 2 thuiswerkdagen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer