

**VERVOERSMANAGEMENT
EEN ACTUALISERING**

18 april 2000, Publicatienr. 6/00

Colofon

Uitgave:

Stichting van de Arbeid
Bezuidenhoutseweg 60
Postbus 90405
2509 LK DEN HAAG
tel.: 070 – 3 499 579
fax.: 070 – 3 499 796
e-mail: stvda.info@gw.ser.nl
<http://www.stvda.nl>

© 2000, Stichting van de Arbeid

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de Stichting van de Arbeid

Inhoudsopgave

1. INLEIDING
2. ENKELE OBSERVATIES ROND WOON-WERKVERKEER EN MOBILITEIT
3. DE HOOFDLIJNEN VAN DE NOTA 'VERVOERSMANAGEMENT' VAN 22 APRIL 1997
4. NIEUWE KANSEN VOOR VERVOERMANAGEMENT?
5. ENKELE SPECIFIEKE MAATREGELEN IN HET KADER VAN VERVOERMANAGEMENT NADER BEZIEN

Bijlage:

Commentaar van de Stichting van de Arbeid op de Beleidsbrief vervoermanagement, 18 april 2000

1. Inleiding

Medio 1999 benaderde de Minister van Verkeer en Waterstaat de Stichting van de Arbeid met het voornemen om het onderwerp mobiliteit op de agenda van het Najaarsoverleg van 1999 te plaatsen, teneinde in dat overleg tot algemene afspraken te komen. De minister had in het bijzonder het oog op het (doen) maken van afspraken over vervoermanagement door bedrijven en het (doen) agenderen van de mobiliteit bij CAO-besprekingen ¹.

In het Najaarsoverleg van 1999 is het onderwerp vervoermanagement aan de orde geweest. De afspraak is gemaakt dat de Stichting haar nota 'Vervoersmanagement' ² uit 1997 zal actualiseren en dat de minister zal overleggen met sociale partners, teneinde de onderlinge samenhang tussen de Beleidsbrief vervoermanagement ³ van het kabinet en de geactualiseerde aanbevelingen te versterken.

De Stichting van de Arbeid deelt de zorg van het kabinet over de gevolgen van de toenemende mobiliteit voor de doorstroming van het verkeer.

Een goede bereikbaarheid van ondernemingen en een vlotte doorstroming van het zakelijk verkeer zijn belangrijke economische voorwaarden.

Het mobiliteitsvraagstuk behoort dan ook niet voor niets tot één van de belangrijkste thema's in de Nederlandse maatschappij.

De Stichting geeft in deze notitie haar actuele beleidsopvatting over vervoermanagement weer in het licht van de ontwikkelingen sedert 1997. Zij heeft daarbij haar nota uit 1997 als vertrekpunt genomen.

De Stichting heeft voorts een commentaar op de Beleidsbrief vervoermanagement geformuleerd. Dit commentaar is als bijlage bij deze actualisering gevoegd.

¹ Brief van 16 juli 1999, kenmerk DGP/M/C&M/U.9902402

² Stichting van de Arbeid; **Vervoersmanagement**; 22 april 1997; publicatienr. 4/97

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 1999-2000, nr. 5.

2. Enkele observaties rond woon-werkverkeer en mobiliteit

Werkgevers en werknemers zien zich dagelijks geconfronteerd met de gevolgen van files en vertragingen.

De directe economische schade als gevolg van files wordt geschat op 1,6 miljard gulden per jaar

⁴.

De mobiliteit van mensen, in de zin van het aantal verplaatsingen en de afstanden die zij daarbij afleggen, groeit nog steeds. Dat geldt zowel voor het vervoer per auto als voor het openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro).

De groei van de mobiliteit hangt voor een belangrijk deel samen met de toenemende bedrijvigheid (de economische groei) en, mogelijk, met de aard van de economische ontwikkelingen. Bij dit laatste kan worden gedacht aan de opkomst van de zogeheten mondiale netwerkeconomie die wordt gekenmerkt door internationalisering, kennisintensivering en technologische ontwikkeling. De mondialisering van de concurrentieverhoudingen heeft onder meer gevolgen voor internationale goederenstromen. ⁵

De effecten van deze ontwikkelingen op de mobiliteitsbehoefte van de betrokken (kennis)werkers zijn (nog) niet goed in te schatten.

Voor een deel liggen andere factoren ten grondslag aan de mobiliteitsgroei zoals de groei van het wagenpark, de groei van de (beroeps)bevolking en de opkomst van de 'tweeverdienershuishouding'.

Er is sprake van een groeiende deelname aan bezigheden buitenshuis. Daarbij gaat het vooral om activiteiten ten behoeve van de huishouding, op het gebied van het onderwijs, van recreatie en vrije tijd en van arbeid. De behoefte (dan wel noodzaak) om verschillende activiteiten te combineren werkt automobilititeit in de hand, temeer wanneer sprake is van geografische spreiding van deze activiteiten.

Dit laatste element speelt ook een rol in de sterke positie van de auto in het woon-werk-verkeer. Zo blijkt dat voor een meerderheid van werknemers die naar VINEX-locaties verhuizen de woon-werkafstand groter zal worden in plaats van kleiner, zoals de bedoeling was. Dit werkt autogebruik in de hand, temeer waar adequaat openbaar vervoer ontbreekt. ⁶

In het forenzenverkeer is het aandeel van de auto in het totaal aantal reizigerskilometers meer dan 75%. ⁷ Het autoverkeer tijdens de spits bestaat voor 70% uit forenzen, voor 20% uit zakelijk verkeer, voor 6% uit vrachtverkeer en voor het overige (4%) uit recreatief verkeer⁸.

⁴ Bron: NEA Transportonderzoek en -opleiding BV

⁵ Zie: Sociaal-Economische Raad; Commentaar op de Nota Ruimtelijk Economisch Beleid; publicatienr. 17; 17 december 1999

⁶ Aldus een bericht in Binnenlands Bestuur 42, 22 oktober 1999, pagina 37

⁷ Bron: CBS Index, september 1999. In 1986 bedroeg de gemiddelde woon-werkafstand 14 km. In 1998 is deze afstand 17 km. Voor de lange afstanden neemt men de trein. Bijna een kwart van alle woonwerkverplaatsingen over een lengte van meer dan 40 km wordt met de trein gemaakt. Bij afstanden tot 5 km is de fiets het meest populair.

⁸ Bron: onderzoek verplaatsingsgedrag CBS

3. De hoofdlijnen van de nota 'Vervoersmanagement' van 22 april 1997

Vervoermanagement

Alvorens in te gaan op de functie die vervoermanagement thans zou kunnen vervullen, wil de Stichting haar nota uit 1997 in herinnering roepen.

De nota 'Vervoersmanagement' gaat over mobiliteit en bereikbaarheid en roept bedrijfstakken en bedrijven op een bijdrage te leveren aan het tegengaan van congestie en verkeershinder (met inbegrip van milieuhinder).

De primaire invalshoek van de nota is de relatie tussen mobiliteit en arbeidspatronen.

In de nota wordt ingegaan op de mogelijke maatregelen die kunnen worden getroffen in het kader van vervoermanagement.⁹

Het betreft onder meer (het stimuleren van):

- flexibilisering van arbeidstijden
- aangepaste bedrijfstijden
- telewerken
- openbaarvervoergebruik
- carpoolen
- bedrijfsvervoer
- fietsen
- parkeerbeleid
- tegemoetkoming in de reiskosten

De nota wijst op de mogelijke wisselwerking tussen de diverse maatregelen en beveelt aan de keuze van maatregelen af te stemmen op de mogelijkheden van de onderneming en haar werknemers.

Arbeidspatronen en woon-werkverkeer

De nota beveelt sectoren en ondernemingen aan om in het kader van de arbeidspatronen aandacht te besteden aan het bereikbaarheidsaspect in samenhang met het milieu-aspect, met het doel arbeids- en mobiliteitspatronen nu en in de toekomst te laten bijdragen aan een betere bereikbaarheid c.q. een verminderde kans op congestie.

De Stichting wijst op de mogelijkheden om door variabilisatie of differentiatie van arbeidsduur en arbeidstijden veranderingen in arbeidspatronen door te voeren. In combinatie met bedrijfstijdverlenging kan dit leiden tot een grotere verscheidenheid aan arbeidspatronen, hetgeen mogelijkheden biedt voor een betere spreiding van het woon-werkverkeer, het vermijden van files en het verkorten van reistijden.

In algemene zin is het naar het oordeel van de Stichting wenselijk te zoeken naar arbeidspatronen die relatief weinig vervoerbewegingen met zich brengen. Zo leiden werkweken waarbij op minder werkdagen langer wordt gewerkt tot minder vervoersbewegingen dan werkweken waarbij de arbeidsduur over de week wordt versnipperd.

Daarnaast ware in de afweging te betrekken in hoeverre een verandering van arbeidspatronen de mogelijkheid biedt om van andere vervoermiddelen dan de eigen auto gebruik te maken. Een aspect dat daarbij een rol kan spelen is bijvoorbeeld de aanwezigheid van adequaat openbaar vervoer op bepaalde tijden.

⁹ De nota geeft geen omschrijving van het begrip 'vervoermanagement'. De Beleidsbrief van de Minister van Verkeer en Waterstaat doet het wel: 'vervoermanagement is de zorg van het management van bedrijven en instellingen voor personenvervoer, gericht op selectief autogebruik'.

Werken-op-afstand, telewerken

De meest effectieve manier om congestie en verkeershinder tegen te gaan, is het overbodig maken van verplaatsingen. Dat kan door het werk, of een deel daarvan, thuis of dicht bij huis (telewerkcentra) te laten verrichten.

Door telewerkers worden onder meer als voordeel van telewerk genoemd: afname van de reistijd en een betere afstemming met privétaken.

Voordelen voor de werkgever kunnen zijn: gemotiveerder personeel, betere dienstverlening en hogere productiviteit.

Hiertegenover staan nadelen zoals de afname van de scheiding tussen werk en privé, de toename van coördinatietaken, de kosten van de werkplek thuis.

Opgemerkt wordt nog dat door telewerk mensen aan het arbeidsproces kunnen deelnemen die dat anders mogelijk niet zouden kunnen. Te denken valt aan werk-nemers met zorgtaken, of werknemers die zich moeilijk kunnen verplaatsen.

Al met al beveelt de nota aan dat sectoren en ondernemingen nagaan of en hoe telewerk zou kunnen worden gestimuleerd.

Andere belangrijke instrumenten van vervoermanagement

In de nota wordt tevens de inzet van andere instrumenten bepleit om inhoud te geven aan vervoermanagement. Samengevat gaat het om het volgende.

Bedrijfsvervoer kan worden overwogen daar waar werknemers van een bedrijf of van een aantal bedrijven overeenkomstige begin- en eindtijden hebben. Ook kan het een belangrijke functie vervullen in situaties waar geen openbaar vervoer beschikbaar is.

Reizen via ***openbaar vervoer*** kan worden gestimuleerd door bedrijven die een tegemoetkoming geven in de kosten van woon-werkverkeer door hiervoor relatief aantrekkelijke tegemoetkomingen te verstrekken. Ook kan aan werknemers een OV-kaart ter beschikking worden gesteld. Indien geen of onvoldoende openbaar vervoer aanwezig is, wordt bedrijven geadviseerd in overleg te treden met lokale autoriteiten en/of vervoerbedrijven om OV-voorzieningen tot stand te brengen.

Een ***parkeerbeleid*** kan worden overwogen op plaatsen waar parkeerruimte schaars is. In dat kader kunnen plaatsen worden gereserveerd voor bijvoorbeeld carpoolers en bezoeken. Om onnodige weerstand bij werknemers te voorkomen wordt geadviseerd een dergelijke maatregel alleen te treffen in aanvulling op maatregelen die de werknemers reële alternatieven bieden voor het gebruik van de eigen auto.

Het ***fietsgebruik*** kan worden gestimuleerd voor werknemers die op fietsafstand van hun werk wonen. Mogelijke faciliteiten zijn: het verstrekken van een fiets, de fiets van de zaak, de leasefiets, tegemoetkoming in de reiskosten voor fietsers, een goede fietsen-stalling en douche- en kledruimten. Voor een deel van deze faciliteiten bestaan sinds 1995 ook belastingvoordelen.

Ten aanzien van de ***auto van de zaak*** is het van belang dat deze in beginsel alleen wordt toegekend aan werknemers die dit vervoermiddel nodig hebben voor de uitoefening van hun functie.

Ten aanzien van ***zakelijk verkeer*** verdient het aanbeveling na te gaan of een deel van het autovervoer vervangen kan worden door alternatieve vervoermiddelen.

Voorkomen moet worden dat werknemers via reiskostenvergoedingen gestimuleerd worden de eigen auto te gebruiken uitsluitend op grond van financiële overwegingen.

Ingeval bedrijven een regeling hebben voor een *tegemoetkoming in de kosten woon-werkverkeer* wordt aanbevolen alternatieven voor het autogebruik bij woon-werkverkeer te bevorderen.

4. Nieuwe kansen voor vervoermanagement?

Het belang van vervoermanagement

De Stichting is van oordeel dat de in het vorige hoofdstuk verwoorde aanbevelingen uit de nota 'Vervoersmanagement' nog steeds van groot belang zijn. De betekenis van vervoermanagement als instrument om congestie tegen te gaan c.q. te ontlopen is alleen maar toegenomen, nu de congestieproblemen als steeds knellender worden ervaren.

De druk op het wegennet zal immers de komende jaren alleen maar groter worden, gelet op de economische ontwikkeling, de groei van de beroepsbevolking, de groei van het wagenpark, enzovoorts. Dit versterkt het gevoel van urgentie dat nodig is om vervoermanagement breed ingevoerd te krijgen. Overigens worden congestieproblemen niet overal even sterk gevoeld. Dit is reden om vervoermanagement gericht in te zetten, vooral daar waar de problemen worden gevoeld.

Vervoermanagement, in de zin van het beïnvloeden van vervoersstromen van en naar het bedrijf en met name het nemen van maatregelen om werknemers te stimuleren om de auto te laten staan, kan een wezenlijke bijdrage leveren aan het tegengaan van congestie. Zo blijkt dat bedrijven die aan vervoermanagement doen het autogebruik, afhankelijk van de aard van de maatregelen, met 5-20% kunnen reduceren. Voorts valt uit onderzoek ¹⁰ af te leiden dat 35% van de mensen in de Randstad die met de eigen auto naar het werk gaan redelijkerwijs kunnen overstappen op alternatief vervoer (fiets, openbaar vervoer of carpoolen).

Daarnaast zijn er ook nog andere (kosten)voordelen te behalen, zoals een goede bereikbaarheid van het bedrijf voor klanten en leveranciers.

Vervoermanagement is maatwerk

Vervoermanagement is maatwerk. De te nemen maatregelen moeten zijn afgestemd op de aard en de omstandigheden van het bedrijf en de wensen van de werknemers. Mede met het oog op het verwerven van draagvlak is het van belang dat vervoermanagement wordt opgezet in goed overleg met de werknemers, respectievelijk met de werknemersvertegenwoordiging (personeelsvertegenwoordiging, ondernemingsraad).

Ten aanzien van met name het midden- en kleinbedrijf kan mogelijk worden samengewerkt met bedrijven die zijn gevestigd op dezelfde locatie (bedrijfsverzamelgebouw, bedrijventerrein, winkelcentrum). Dit kan het effect van de maatregelen vergroten en biedt kleine bedrijven meer mogelijkheden om aan vervoermanagement te doen.

Vervoermanagement kan ook een rol spelen bij bedrijven die zoeken naar een nieuwe vestigingsplaats. Zij zouden bij hun afwegingen ook de bereikbaarheid naar openbaar-voervoer-voorzieningen moeten betrekken.

De Stichting merkt in dit kader nog op dat het combineren van verschillende vervoersmodaliteiten voor werknemers interessant kan zijn. Te denken valt bijvoorbeeld aan

¹⁰ Zie de Beleidsbrief vervoermanagement

combinaties tussen lease-auto's en openbaar vervoer en het gebruik van (vouw)fietsen en openbaar vervoer.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in het voorjaar van 2000 een 'Werkmodel Vervoermanagement' gepubliceerd dat een uitgebreid antwoord geeft op diverse vragen over vervoermanagement en concreet 'gereedschap' biedt voor de uitvoering daarvan.¹¹ Het Werkmodel bevat tevens namen en adressen van andere instanties die bij de uitvoering van maatregelen van dienst kunnen zijn, zoals de regionale adviescentra/adviespunten vervoermanagement.

Vervoermanagement op bedrijfstakniveau

De effectuering van vervoermanagement is primair een zaak van bedrijven en hun werknemers. Dit neemt niet weg dat ook bedrijfstakken een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de invoering van vervoermanagement.

Zo kunnen in de CAO regelingen worden getroffen die direct of indirect van belang zijn voor vervoermanagement. Het kan daarbij gaan om regelingen inzake de kosten van het woon-werkverkeer, om regelingen voor bedrijfsvervoer en om regelingen voor telewerken.

De CAO kan regelingen bevatten ten aanzien van de arbeidspatronen (arbeidstijden, arbeidsduur). Daarbij kan een koppeling worden aangebracht met de tijdstippen waarop werknemers zich van en naar het werk begeven.

Ook kan de CAO de kaders aangeven voor maatregelen inzake de mobiliteit, die nader kunnen worden ingevuld op ondernemingsniveau, in overleg met de belanghebbende werknemers of, indien deze er is, met de personeelsvertegenwoordiging of de ondernemingsraad.

De Stichting roept CAO-partijen op om bij de vaststelling van de CAO uitdrukkelijk rekening te houden met de (gewenste) effecten op het verplaatsingsgedrag van de betrokken werknemers.

Het belang van een regionale benadering

De congestie is vooral een probleem tijdens de spitsuren in de stadsgewesten in de Randstad. Ondernemingen in de betrokken regio's zijn dan ook gebaat bij samenwerking op regionaal niveau. De regionale adviespunten vervoermanagement kunnen daarbij een belangrijke rol spelen, mits zij bedrijven voldoende te bieden hebben. Mobiliteitskwesties kunnen ook aan de orde worden gesteld in bedrijvenkringen en in/via regionale verenigingen van werkgevers en van werknemers.

¹¹ Het Werkmodel (prijs f75,-) is te bestellen bij Vervoermanagement Nederland, Utrecht (030-2971495). Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft voorts medewerking verleend aan de totstandkoming van de brochure **Vervoermanagement voor bedrijven** van Vervoermanagement Nederland (VMNL) te Utrecht, www.vmn.nl

5. Enkele specifieke maatregelen in het kader van vervoermanagement nader bezien ¹²

Arbeidspatronen en woon-werkverkeer

Bij het vaststellen van arbeidspatronen (arbeidsduur en arbeidstijden) spelen diverse factoren een rol, zoals de afzetmarkt, de concurrentieverhoudingen, de aard van het productieproces en de wensen en behoeften van werknemers. De Stichting -beveelt aan om bij de vaststelling van arbeidspatronen de effecten op het woon-werkverkeer mee te nemen. In combinatie met bedrijfstijdverlenging kunnen variabilisatie en differentiatie van werktijden en arbeidsduur leiden tot een grotere verscheidenheid aan arbeidspatronen. Dit biedt mogelijkheden voor een betere spreiding van het woon-werkverkeer en het verkorten van reistijden. Dat hierbij maatwerk geboden is, spreekt welhaast voor zich. Immers, de leefpatronen van werknemers kunnen sterk van elkaar verschillen. En de mogelijkheden tot variabilisatie en differentiatie zullen van bedrijf tot bedrijf verschillen.

Tele- of thuiswerken ¹³

Tele- of thuiswerken, een arbeidspatroon waarin een werknemer een gedeelte van de arbeidsduur thuis werkt, kan een effectief instrument zijn om woon-werkverkeer terug te dringen. Op dagen dat de werknemer thuis of op een locatie in de buurt van de woning (in een telewerk- of satellietkantoor) werkt, hoeft hij zich immers niet in de file te storten. Anderzijds kan telewerk er ook toe leiden dat bedrijven en werknemers grotere woon-werkafstanden voor lief nemen.

De drijvende krachten achter telewerken zijn efficiency-verbetering en productiviteitsverhoging. Maar er kunnen ook andere argumenten zijn voor telewerk: in Californië wordt telewerk aangeboden teneinde de schaarste aan automatiseringspersoneel op te vangen door mensen van huis uit te laten werken. ¹⁴

Afgaande op onderzoeken is er nog veel potentieel voor telewerken.

Onderzoek van ECN ¹⁵ wijst bijvoorbeeld uit dat van bijna de helft van de Amsterdamse werkenden de aard van het werk geschikt is voor telewerken. Amsterdam kent op dit moment ongeveer 22.500 telewerkers. Bij nog eens 40.000 werkenden staat in principe niets in de weg om te gaan telewerken. Naar schatting van ECN zullen in de jaren 2005-2010 meer dan 100.000 Amsterdammers gaan telewerken.

¹² Dit hoofdstuk bevat een selectie van mogelijke maatregelen en hun fiscale aspecten. Meer informatie is te vinden in de brochure **Vervoermanagement en fiscus** van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, opvraagbaar bij de Postbus 51 Informatielijn 0800-8051

¹³ Van telewerk zijn verschillende definities in omloop. Het gaat bij telewerk in principe om werk dat met behulp van telecommunicatie- en informatietechnologie wordt verricht op een werkplek die niet is gelegen op de locatie van de werkgever, ten minste éénmaal per week. Thuiswerk verschilt van telewerk omdat daarbij structureel gebruik wordt gemaakt van een telecommunicatieverbinding.

¹⁴ Informatie ontleend aan publicaties van de Stichting Nederlands Telewerkforum, www.telewerkforum.nl

¹⁵ Bijvoorbeeld: onderzoek van het Energieonderzoek Centrum Nederland in opdracht van de Milieudienst Amsterdam (1999)

Opleiding, reisduur, leeftijd blijken een rol te spelen bij de keuze om wel of niet te gaan telewerken. Opleiding: naarmate de opleiding hoger is, is de kans op telewerken groter. Reisduur: naarmate deze langer is, is de kans op telewerken groter. Leeftijd: jongeren blijken meer te voelen voor telewerk, dan ouderen. Daarnaast zijn de aard van de werkzaamheden en het type organisatie bepalend voor de vraag of telewerken al dan niet in de rede ligt.

Er kunnen uiteenlopende motieven ten grondslag liggen aan een beslissing om telewerken in te voeren. Het terugdringen van woon-werkverkeer past daarin. Het bovenvermelde onderzoek naar de Amsterdamse situatie begroot de winst aan minder gereden kilometers in 2005-2010 op bijna 300 miljoen per jaar.

Vanaf 1 januari 1998 bestaat een fiscale faciliteit, die het werkgevers, onder voorwaarden, toestaat de inrichting van een werkplek in de woning van de werknemer belastingvrij te verstrekken, ter beschikking te stellen of de kosten daarvan te vergoeden. Een voorwaarde voor de belastingvrije inrichting van de telewerkplek is dat de waarde in het economische verkeer van die inrichting in het kalenderjaar en de vier voorafgaande kalenderjaren niet meer bedraagt dan f4000,- .

Verder moet die inrichting voldoen aan de artikelen 5.15 en 6.30 van het Arbeidsomstandighedenbesluit. Om in aanmerking te komen voor deze faciliteit moet overigens worden voldaan aan de volgende definitie van het begrip 'telewerker': een telewerker is een persoon met een arbeidsovereenkomst die minimaal éénmaal per week, gedurende de gebruikelijke werktijd, thuis werkt, daarover een formele afspraak met de werkgever heeft en die op de werkplek de mogelijkheid heeft om digitaal met de werkplek van de werkgever te communiceren.

Deze regeling is medio 1999 geëvalueerd.¹⁶ Van de ruim 190.000 beschouwde bedrijven hebben er 5500 (2,9%) telewerkers in dienst, in totaal zo'n 37.000. Voor naar schatting 600 van deze 37.000 telewerkers (1,6%) wordt gebruik gemaakt van de faciliteit. De belangrijkste reden voor dit geringe gebruik is de onbekendheid met de faciliteit. Slechts 21% van de bedrijven is op de hoogte van het bestaan van de faciliteit. Verder geven veel bedrijven aan dat telewerken nog in een experimenteel stadium verkeert. Van de ondervraagde bedrijven vindt 80% de belastingvrije vergoeding voldoende hoog of heeft daarover geen mening.

Hoewel de fiscale faciliteit een beperkte invloed lijkt te hebben op het aantal telewerkers, waarderen de meeste bedrijven het dat de overheid een positief signaal afgeeft.

De Stichting neemt met instemming kennis van het voornemen van het Ministerie van Financiën om het gebruik van deze faciliteit door middel van voorlichting verder te stimuleren.

Gelet op het vorenstaande wil de Stichting werkgevers en werknemers oproepen om gezamenlijk na te gaan welk gebruik van (partieel) telewerk kan worden gemaakt en hoe dit kan bijdragen aan het terugdringen van autogebruik.

¹⁶ Research voor Beleid; **Evaluatie fiscale telewerkfaciliteit**; Leiden, 24 november 1999. De evaluatie is bij brief van 10 december 1999, kenmerk PFC 1990-00650 M, door de Staatssecretaris van Financiën aangeboden aan de Tweede Kamer.

De Stichting Nederlands Telewerkforum biedt veel informatie over de mogelijkheden op dit terrein ¹⁷.

Carpoolen

Carpoolen draagt bij aan de terugdringing van congestie. Volgens het CBS worden op een doordeweekse dag circa 2,6 miljoen personenauto's gebruikt in het woon-werkverkeer. Daarin reizen gemiddeld drie miljoen personen naar hun werkadres. Bijna 310.000 auto's worden gebruikt om te carpoolen. In een carpoolauto zitten gemiddeld 2,3 personen. Dit betekent dat op werkdagen circa 720.000 mensen samen in de auto naar het werk rijden.

Samenrijden is efficiënt. Naar het oordeel van de Stichting verdient het daarom aanbeveling om carpoolen zo veel mogelijk te stimuleren. Carpoolen kan door het bedrijf worden gestimuleerd door dichtbij het bedrijf aparte parkeerplaatsen voor carpoolers te reserveren.

Sinds 1990 wordt carpoolen via een wettelijke (fiscale) regeling gestimuleerd. In 1998 is een goedkeuringsregeling geïntroduceerd om in de plaats van de huidige wettelijke regeling de tot 1 januari 1998 geldende wettelijke regeling toe te passen. Het is aan de werkgever om een keuze te maken uit het gebruik van één van deze twee regelingen. Uiteraard moet de carpoolregeling aan bepaalde voorwaarden voldoen om van de fiscale faciliteit gebruik te kunnen maken. De continuering van deze regelingen in het kader van het Belastingplan 2001 is onzeker.

De Stichting van de Arbeid is voorstander van een voor alle branches goed werkbare wettelijke carpoolregeling.

Tegemoetkoming kosten woon-werkverkeer

De Stichting herhaalt hier haar aanbeveling van 1997 om in bedrijven die een regeling voor een tegemoetkoming in de kosten van het woon-werkverkeer kennen, alternatieven voor het autogebruik te bevorderen.

De vergoedingen voor woon-werkverkeer per openbaar vervoer blijven - onafhankelijk van de reisafstand - ook na invoering van de belastingherziening per 2001 volledig onbelast. Dat geldt ook voor vergoedingen voor carpoolen en verplaatsing per fiets.

De door de werkgever verstrekte vergoedingen voor woon-werkverkeer per eigen vervoer kunnen onbelast worden vergoed. Net als nu kan afhankelijk van de afstand een bepaald forfaitair bedrag worden vergoed.

Wat betreft het fiscale regime ten aanzien van de aftrekbaarheid van reiskosten van woon-werkverkeer is in het kader van Belastingplan 2001 het volgende geregeld. De aftrek van kosten woon-werkverkeer met eigen vervoer is niet meer mogelijk. Wel voor het openbaar vervoer. Dit is de zogeheten reisaf trek, die in mindering komt op het loon. De bedragen die nu in mindering mogen worden gebracht, zijn grotendeels gelijk gebleven. Ook dan geldt dat de belastingplichtige op ten minste vier dagen per week naar dezelfde werkplek moet reizen voor een volledige aftrek.

¹⁷ Stichting Nederlands Telewerkforum; www.telewerkforum.nl

Commentaar van de Stichting van de Arbeid op de Beleidsbrief vervoermanagement

De Stichting van de Arbeid geeft hieronder haar commentaar op de Beleidsbrief vervoermanagement die de Minister van Verkeer en Waterstaat in september 1999 heeft toegezonden aan de Tweede Kamer.¹

In hoofdstuk 1 worden de hoofdlijnen van de beleidsbrief weergegeven; in hoofdstuk 2 volgt het commentaar van de Stichting.

1. De Beleidsbrief vervoermanagement

Hoofdlijnen

De beleidsbrief geeft de stand van zaken weer van vervoermanagement en bevat de beleidsvoornemens van de minister ter zake.

Volgens de beleidsbrief kan vervoermanagement van bedrijven en instellingen een wezenlijke bijdrage leveren aan de verbetering van de bereikbaarheidsproblematiek. Dat blijkt uit de effecten bij bedrijven die actief werk maken van vervoermanagement.

Om niet te tornen aan de eigen verantwoordelijkheid van bedrijven wil de overheid de kaders en voorwaarden scheppen voor vervoermanagement bij bedrijven. De overheid wil echter niet langer worden gezien als enige probleemeigenaar van vervoervraagstukken. De verantwoordelijkheid ligt ook bij de burger en de bedrijven.

De beleidsbrief ziet als primaire doelgroep voor het beleid ten aanzien van vervoermanagement bedrijven en instellingen met meer dan 50 werknemers. Het betreft ongeveer 13.500 ondernemingen met ongeveer 16.000 vestigingen.

Aanzienlijke aantallen werknemers die met de auto naar het werk rijden hebben goede alternatieven voor de auto. Uit onderzoek blijkt dat 35% van de auto-solisten in het woon-werkverkeer op het hoofdwegennet in de Randstad redelijkerwijs kan overstappen op een alternatief als de fiets, openbaar vervoer of carpoolen.

Volgens de beleidsbrief leren de ervaringen dat bij bedrijven die aan vervoermanagement doen het autogebruik met 5-10% vermindert als een basispakket van maatregelen wordt ingezet (maatregelen als OV-grootgebruikcontract, fiets-van-de-zaak, carpool-matching). Verder blijkt dat bedrijven die krachtiger maatregelen treffen (bedrijfsvervoer, parkeermaatregelen, wijziging reiskostenvergoedingen) een gemiddelde reductie van 15-20% realiseren.

De aanpak die het Rijk tot dusverre heeft gehanteerd liep langs twee sporen.

Aan de ene kant werden, als een soort kader van vervoermanagement, landelijke maatregelen getroffen om (onnodig) autogebruik te ontmoedigen en alternatieven aantrekkelijker te maken. Hierbij kan worden gedacht aan fiscale maatregelen, locatiebeleid en parkeernormen, variabilisatie van autokosten e.d.. Het voornemen tot invoering van rekeningrijden behoort ook tot dit spoor.

Aan de andere kant is het stimuleren van vervoermanagement vooral lokaal en regionaal aangepakt. Het stimuleren van vervoermanagement door het Rijk is met name ingevuld via de

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 1999-2000, nr. 5

regionale directies van Rijkswaterstaat, in nauwe samenwerking met regionale en lokale overheden. Bedrijven zijn, zowel individueel als gebiedsgewijs, op grote schaal benaderd, geïnformeerd en geadviseerd. Bedrijven zijn voorts gesteund bij de ontwikkeling en uitvoering van maatregelen. Er is een bijna landelijk dekkende structuur van regionale adviespunten vervoermanagement ingericht, in samenwerking met andere overheden en het bedrijfsleven.

Resultaten

De doelstelling van het over de periode 1996-2000 gevoerde overheidsbeleid was om in 2000 zo'n 40% van de bedrijven met meer dan 50 werknemers actief aan vervoermanagement te laten doen en daarmee ook feitelijke resultaten te laten boeken.

Dat doel is niet gehaald. In de Randstad heeft 15% van de benaderde bedrijven (d.w.z. bedrijven die via een bedrijfsbezoek zijn geïnformeerd over vervoermanagement) vervoermanagement in uitvoering; dat is 6% van de totale primaire doelgroep (stand 1998; 1997: 5%). Het blijkt bij de actieve bedrijven overwegend om overheidsinstellingen te gaan.

Het begrip vervoermanagement wordt in het bedrijfsleven steeds bekender. In-middels zegt 72% het begrip te kennen; in 1993 was dat nog 42%.

Ruim 60% van de bedrijven rekent het tot de eigen taak om het woon-werkverkeer van werknemers zoveel mogelijk in een richting te sturen die verkeers- en milieuproblemen vermindert. Bijna 90% vindt daartoe samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven noodzakelijk.

Per 1 januari 1999 is in de Randstadprovincies ca. 40% van de doelgroep benaderd. De grootste bedrijven (500+) zijn al grotendeels benaderd. Van de benaderde bedrijven in de Randstad is 15% actief met vervoermanagement, verkeert 54% nog in de fasen van 'interesse' tot 'in voorbereiding' en heeft 31% niet de bereidheid of de mogelijkheid om vervoermanagement toe te passen.

Beleidsvoornemens

Het beleid inzake vervoermanagement moet langs drie sporen gestalte krijgen:

Spoor 1: meer lokale en regionale samenwerking

Spoor 2: nieuwe impulsen richting bedrijven

Spoor 3: betere dienstverlening aan bedrijven

In Spoor 1 komen verschillende beleidsterreinen samen, zoals ruimtelijke ordening, verkeer, milieu, economie. Daarbij behoren verschillende actoren: lokale en regionale overheden, bedrijven.

Specifiek op het terrein van verkeer en vervoer hebben bedrijven vaak met lokale en regionale overheden te maken als het gaat om bijvoorbeeld infrastructuur, parkeren en openbaar vervoer.

In de komende periode zullen vormen van samenwerking worden bevorderd. Regionale adviespunten kunnen daarbij, als intermediair, een rol spelen.

Spoor 2 heeft onder meer het oog op impulsen richting bedrijven om langs de lijn van de arbeidsvoorwaarden gestalte te geven aan vervoermanagement.

Op deze plaats verwijst de beleidsbrief naar de nota van de Stichting uit 1997², die volgens de beleidsbrief nog geen navolging heeft gekregen.

Spoor 3 beoogt de effectiviteit van de dienstverlening van de adviespunten te verbeteren. De kern van de dienstverlening moet zijn het op verzoek adviseren van bedrijven. De adviespunten kunnen ook ondersteuning bieden, zij het dat dit vooral wordt gezien als een taak voor particuliere adviesbureaus.

² Stichting van de Arbeid; **Vervoersmanagement**; 22 april 1997; publicatienr. 4/97

2. Commentaar van de Stichting van de Arbeid op de Beleidsbrief

Het valt de Stichting op dat de beleidsbrief enerzijds hoge verwachtingen koestert van de bijdrage die vervoermanagement kan leveren aan het tegengaan van onnodig auto-gebruik (in het bijzonder van het tegengaan van congestie) en de rol van sociale partners daarbij en anderzijds teleurgesteld is over de resultaten van het tot dusverre gevoerde beleid en de inzet die sociale partners en bedrijven hebben getoond.

De Stichting heeft er behoefte aan om naar beide kanten toe relativerende opmerkingen te maken. De Stichting heeft de indruk dat de brief de feitelijke ontwikkeling onderschat. In veel bedrijven die met bereikbaarheidsproblemen te kampen hebben wordt wel degelijk aan onderdelen of aspecten van het woon-werk verkeer en/of het zakelijk verkeer aandacht besteed. Veelal gebeurt dit echter zonder dat dit als vervoermanagement wordt betiteld. Bij een ruimere interpretatie van het begrip 'vervoermanagement' zou het in de brief aangehaalde onderzoek waarschijnlijk een minder somber beeld hebben gegeven. Het directe effect van de Stichtingsaanbevelingen van 1997 is moeilijk in te schatten. Maar er is wel degelijk in de afgelopen jaren het nodige gebeurd in de geest van de Stichtingsaanbevelingen. In veel CAO-onderhandelingen is het centrale thema van de aanbevelingen, de diversificatie in arbeidspatronen, uitvoerig aan de orde geweest. Van de kant van de werkgeversorganisaties is de afgelopen jaren bovendien veel informatiemateriaal over vervoermanagement verspreid.

De Stichting onderschrijft dat het vervoermanagement nog verder ontwikkeld kan worden en ze onderschrijft ook dat er bij een doelgerichte inzet van dit instrument nog veel kan worden bereikt. Sociale partners willen zich daar voor inzetten. De Stichting wil echter ook waarschuwen voor te hoge verwachtingen, ook ten aanzien van de rol die sociale partners kunnen spelen.

In de eerste plaats moet er nogmaals op worden gewezen dat bereikbaarheidsproblemen lang niet overal in Nederland urgent zijn en het is niet reëel om te verwachten dat partijen veel tijd en aandacht besteden aan vervoermanagement als daar niet veel aanleiding toe is.

In de tweede plaats: ook daar waar bereikbaarheidsproblemen wel urgent zijn en waar het belang van vervoermanagement wordt ingezien, bestaan toch vaak bij individuele bedrijven en individuele personen aarzelingen om het voortouw te nemen. Hierbij speelt het zgn. Prisoners' Dilemma een rol: men komt moeilijk tot actie als men niet het vertrouwen heeft dat anderen dat ook doen.

In de derde plaats: de toenemende diversificatie en flexibilisering van arbeidspatronen en ook de toenemende individualisering maken het lastiger om bepaalde vormen van vervoermanagement te organiseren. Dat geldt bijvoorbeeld voor carpoolen en bedrijfsvervoer. Immers, de mogelijkheden van vervoermanagement worden mede bepaald en begrensd door de sociaal-economische omgeving waarin bedrijven en personen opereren. Veel werknemers hebben moeite om werk en zorgtaken te combineren (mede door ontoereikende kinderopvang-mogelijkheden) en zijn gebonden aan een strak tijdschema. Juist zij geven vaak te kennen dat zij in hun dagelijks leven (en dus ook in het woon-werk verkeer) de auto moeilijk kunnen missen.

De Stichting merkt op dat de doelgroep van het overheidsbeleid is omschreven als 'bedrijven met meer dan 50 werkzame personen'. Het merendeel van de bedrijven in Nederland telt minder dan 10 werknemers. Zij behoren niet tot de doelgroep van het beleid ten aanzien van vervoermanagement. Op zichzelf is dat begrijpelijk: hun mogelijkheden zijn beperkt. Dit neemt niet weg dat het aanbeveling kan verdienen om kleine ondernemingen te laten samenwerken op het punt van de bereikbaarheid en het woon-werkverkeer. Daartoe bestaan in principe

mogelijkheden wanneer een aantal kleine bedrijven is gevestigd op één locatie, zoals een bedrijventerrein, een bedrijfsverzamelgebouw of een winkelcentrum. Volledigheidshalve zij opgemerkt dat de overheid bij de ontsluiting van bedrijventerreinen tijdig zorg dient te dragen voor adequate openbaar vervoervoorzieningen.

In haar nota van 1997 wees de Stichting er al op dat vervoermanagement vooral zin heeft voor ondernemingen in congestiegebieden. Opnieuw wil de Stichting ervoor pleiten om het beleid ten aanzien van vervoermanagement vooral regionaal in te zetten, waarbij het accent zou moeten liggen op de stedelijke agglomeraties. De kans dat vervoermanagement succes heeft, is daar het grootst.

De Stichting wil in dit kader bepleiten dat het functioneren van de regionale adviespunten wordt verbeterd. Haar bereiken signalen dat bedrijven worden afgeschrikt doordat bij de ondersteuning in het kader van de invoering van vervoermanagement diverse instanties (moeten) worden ingeschakeld.

De Stichting juicht het toe dat de minister voor de komende jaren geld beschikbaar blijft stellen voor vervoermanagement (tot en met 2005 f 10mln per jaar). Zij steunt de keuze van de minister om dit geld vanaf 2000 rechtstreeks toe te kennen aan de provincies en de kaderwetgebieden (stedelijke knooppunten).³

De gelden worden ingezet ten behoeve van de instandhouding van een adviesstructuur (de regionale adviespunten) en voor concrete projecten.

De Stichting vraagt zich af of de gelden wel optimaal worden ingezet. Haar is ter ore gekomen dat er grote verschillen zijn in het functioneren van de regionale adviespunten. Zij acht het wenselijk dat sociale partners op regionaal niveau worden betrokken bij de inzet van de gelden.

De Stichting verwacht dat bedrijven die werk willen maken van vervoermanagement geholpen zijn met praktische ondersteuning. Zij juicht de totstandkoming van het Werkmodel Vervoermanagement dan ook toe. Zij bepleit voorts dat voor kleine ondernemingen praktische handleidingen beschikbaar komen.

Den Haag, 18 april 2000

³ Zie: Staatscourant 2000, 21 d.d. 31 januari 2000