

Mobiliteit en de coronacrisis



Mobiliteit en de coronacrisis

Het slimmer organiseren van tijd en plaats van arbeid en onderwijs

Briefadvies uitgebracht door Werkgroep Auto en OV van de Denktank Coronacrisis aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Uitgangspunten, fasering en effecten van maatregelen	5
2.1	Uitgangspunten	5
2.2	Fasering	6
2.3	Effecten van maatregelen.....	7
2.4	Vuistregels.....	8
3.	Opstartfase	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Gezond en veilig OV	9
3.3	Belevingsonderzoek naar het thuiswerken	10
3.4	Monitor mobiliteitsontwikkelingen, beheersing van OV stromen en prijsprikkels..	10
3.5	Aandacht voor technologische ontwikkelingen en innovatie	12
3.6	Voorlichting.....	12
4.	Herstartfase	14
4.1	Inleiding	14
4.2	Thuiswerken.....	14
4.3	Spreiding arbeidstijden	18
4.4	Online onderwijs en spreiding onderwijstijden	20
4.5	Stimuleren van de tweewieler	23
5.	Slotbeschouwing	23

Bijlage I Adviesaanvraag

Bijlage II Samenstelling van de Werkgroep Auto en OV

1. Inleiding

Aanleiding

Op 6 mei jl. kondigde minister-president Rutte de eerste versoepelingen van de coronamaatregelen aan. Een 'routekaart' werd daarbij gepresenteerd. Nederland zal stap voor stap uit de lockdown gaan. Belangrijke randvoorwaarde bij deze versoepeling is wel dat het aantal besmettingen de komende maanden blijft dalen en het virus beheersbaar blijft. Voorzichtigheid en economisch belang liggen in elkaars verlengde.

Verschillende sectoren zoals de horeca, culturele instellingen en onderwijs gaan weer geleidelijk open. Tegelijkertijd worden werkenden in beroepen waarbij dat mogelijk is nog geacht zoveel mogelijk thuis te werken en mensen met verkoudheidsklachten moeten thuisblijven. Uitzonderingen gelden voor mensen in vitale sectoren en cruciale beroepen (met name zorg, detailhandel, voedselketen en transport/logistiek). Werkgevers worden opgeroepen om maatregelen te nemen om drukte in de spits zoveel mogelijk tegen te gaan, bijvoorbeeld door thuiswerken te stimuleren en als reizen toch nodig is, de arbeidstijden zoveel mogelijk te spreiden over de dag.¹ Het OV is alleen bedoeld voor noodzakelijke reizen.

Per 1 september a.s. wordt een verdergaande versoepeling van de maatregelen verwacht en rijst de vraag of het advies om thuis te werken wordt ingetrokken dan wel aangepast. Deze versoepeling kan ertoe leiden dat er weer zeer veel gereisd wordt binnen de spits, met het OV of de auto. Met betrekking tot het OV geldt dat er (veel) minder plaats is om te reizen, vanwege bijvoorbeeld de 1,5-meter afstandsmaatregel en maatregelen gericht op contactbeperking. Bij het gebruik van de auto is er de vrees voor files, die kunnen toenemen omdat reizigers als gevolg van het coronavirus meer behoefte hebben aan individueel vervoer of omdat reizigers geen gebruik kunnen maken van het OV. Indien het advies om thuis te blijven werken wordt ingetrokken maar men het openbaar vervoer vermijdt, dan wordt verwacht dat dit in stedelijke gebieden leidt tot een groei van 20-30 procent van het auto- en fietsverkeer.²³ Dit kan leiden tot een verergering van de huidige knelpunten tijdens de spits, voor autorijders en voor andere weggebruikers zoals fietsers.

Adviesaanvraag

De minister van I & W, heeft op 11 mei jl. de Denktank Coronacrisis verzocht om het kabinet te adviseren over de vraag hoe kan worden gerealiseerd dat niet iedereen in de komende maanden weer tegelijk het OV gaat gebruiken of de auto neemt.⁴

Volgens de adviesaanvraag kan daarbij worden gedacht aan gespreide werk- en lestijden van bedrijven en onderwijsinstellingen (zowel in het primair onderwijs, voortgezet onderwijs, middelbaar beroepsopleiding als hoger onderwijs) en kinderopvang, aan structureel meer thuiswerken, aan een grotere rol voor de fiets maar ook aan zaken als openingstijden van voorzieningen en winkels.

¹ Rijksoverheid 2020.

² Roland Berger (2020) *Hoe houden wij Nederland in beweging. Lange termijn impact van COVID-19 op mobiliteit. Position paper.*

³ De planbureaus (CPB, PBL en SCP) relativeren de mogelijk negatieve gevolgen voor het autovervoer. Zij stellen dat de grootste (dreigende) vervoersproblematiek te maken heeft met de mogelijkheden en beperkingen van OV gebruik. Volgens hen zullen de beperkingen van het OV niet zozeer tot een toenemend autovervoer en congestie op de weg leiden (waterbedeffect). Dit waterbedeffect zal volgens hen beperkt zijn, omdat: 1. sommige generieke Corona-gerelateerde maatregelen de auto evenzeer raken als het OV, waardoor het gebruik van de auto is gedaald; 2. OV-gebruik bescheiden is ten opzichte van het totale autoverkeer; 3 niet iedereen die nu het OV gebruikt heeft de auto als alternatief beschikbaar heeft; 4. economische krimp, een recessie in het bijzonder (CPB, 2020), drukt mobiliteit en compenseert daarmee een eventueel waterbedeffect.

⁴ Zie bijlage I voor de Adviesaanvraag.

Dat raakt aan vragen rond (institutionele) knelpunten voor werkgevers, voorzieningen en instellingen indien werk- en openingstijden meer worden gespreid over de dag en week. Ook zullen zich vragen rond prioritering aandienen: welke groepen/sectoren zouden prioriteit moeten krijgen bij het reizen met het OV, gegeven de beperkte capaciteit? Doornijgend is de vraag naar waar de richting en kaders vanuit de (rijks)overheid dan wel medeoverheden worden gegeven en waar sectoren juist beter zelf tot maatwerk kunnen komen.

Denktank Coronacrisis

Het voorliggende advies is voorbereid door een werkgroep "Auto en OV" van de Denktank Coronacrisis.⁵

Denktank Coronacrisis⁶

De Denktank is ingesteld met als doel:

- Kennis te verzamelen en uit te wisselen over economische en sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen.
- Oplossingsrichtingen voor een zo goed mogelijk economisch herstel aan te geven; alsmede knelpunten te signaleren op sociaal-maatschappelijk terrein en daarvoor oplossingen aan te reiken.
- Praktische voorstellen te ontwikkelen voor zowel het kabinet, sociale partners en hun achterbannen, als ook de brede samenleving.

Het voorliggende advies verschijnt gelijktijdig, maakt gebruik van en borduurt voort op het briefadvies van het Covid -19 Overleg van de planbureaus.⁷ Door de planbureaus is voor veertien mogelijke maatregelen de impact op het gebruik van het OV, hun uitvoerbaarheid, en hun economische en sociaal-maatschappelijke effecten in beeld gebracht.

Focus

Het advies richt zich vooral op het personenvervoer en het OV. Hoewel het advies zich hier vooral op richt, is het goed om daarbij in acht te nemen dat het goederentransport en vooral de stedelijke distributie en logistiek onlosmakelijke onderdelen zijn van het wegtransport (slechts 2 procent van het goederentransport gaat via spoor). Minder gebruik van het OV kan leiden tot een zwaardere belasting van het (lokale) wegennet en dus gevolgen hebben voor het personenvervoer over de weg (85 procent van het personenvervoer gaat over de weg, 15 procent is OV). Met dat effect moet bij het goederentransport rekening worden gehouden.

Leeswijzer

Paragraaf 2 staat stil bij de uitgangspunten en het onderscheid in verschillende fases van de coronacrisis (crisis, opstart, herstart en heroverwegingsfase). Ook brengt deze paragraaf de effecten van de verschillende maatregelen in kaart en op basis hiervan zijn vuistregels geformuleerd. Paragraaf 3 schetst de aanbevelingen van de opstartfase, de fase waarin Nederland weer stapje voor stapje van het slot gaat. De aandacht gaat uit

⁵ Zie bijlage II voor de samenstelling van de werkgroep.

⁶ Aan de Denktank Coronacrisis werken mee: Mariëtte Hamer (voorzitter Denktank / SER), Romke van der Veen (vice-voorzitter Denktank / kroonlid SER), Monika Sie Dhian Ho (Clingendael), Godfried Engbersen (WRR), Jet Bussemaker (RVS), Pieter Hasekamp (CPB), Kim Putters (SCP/kroonlid SER), Olaf Sleijpen (DNB), Bert Kroese (CBS), Tuur Elzinga (FNV), Rob Mulder (VNO-NCW), Raymond Puts (AWVN), Gerrit van de Kamp (VCP), Leonard Geluk (VNG), Edith Hooge (Onderwijsraad), Monique Kremer (ACVZ) en Arnoud Boot (WRR). Het secretariaat wordt verzorgd door een team van het SER-secretariaat onder leiding van Ton van der Wijst.

⁷ CPB,PBL en SCP (2020) *OV-gebruik tijdens de opstartfase. Een afwegingskader voor beleidsmaatregelen.*

naar een gezond en veilig OV, de noodzaak van een grootschalig belevingsonderzoek, het monitoren van de mobiliteitsontwikkelingen, aandacht voor innovatie en het bieden van voorlichting. Paragraaf 4 beschrijft de herstartfase en de vuistregels en de daarbij behorende randvoorwaarden. Doel van deze vuistregels is te voorkomen dat in de herstartfase het OV overbelast raakt. Tot slot biedt paragraaf 5 een slotbeschouwing.

2. Uitgangspunten, fasering en effecten van maatregelen

2.1 Uitgangspunten

In zijn advies *Naar een intelligent herstelbeleid* formuleerde de Denktank een aantal algemene uitgangspunten voor het te voeren herstelbeleid.⁸

Zo komt het erop aan de economische basis van ons land overeind te houden: zonder sterke economische basis kan welvaart, met zijn vele maatschappelijke verworvenheden en een sterke werkgelegenheidspositie, namelijk snel onder druk komen te staan.

Een van de andere uitgangspunten is dat het herstelbeleid moet voorsorteren op middellange en langetermijnagenda's die al voor de coronacrisis zichtbaar waren. Grote transitie zoals digitalisering, verduurzaming (klimaatbeleid en circulaire economie), vergrijzing en een inclusieve en divers samengestelde (gender en cultureel) arbeidsmarkt zijn in belangrijke mate richtinggevend.

Ook differentiatie en decentraal handelingsperspectief vormen een uitgangspunt.

"Differentiatie is mogelijk naar regio's, doelgroepen en sectoren. Een belangrijke beperkende voorwaarde vormt de druk op de publieke ruimte, meer in het bijzonder het gebruik van het openbaar vervoer en de drukte op straat. Door de mogelijkheden van differentiatie te benutten, wordt de samenleving meegenomen in de gefaseerde overgang naar de volledige heropening van de economie".⁹

In het hierboven genoemd advies heeft de Denktank een brede beleidsagenda voor herstelbeleid opgesteld, met de aankondiging apart te zullen adviseren over de rol van thuiswerken, zowel in de crisisfase als meer structureel, mede in relatie tot de openbare ruimte en het OV. De uitgangspunten zoals geformuleerd door de Denktank vormen ook in het voorliggende advies een belangrijke richtsnoer. Zo is de differentiatie naar regio een belangrijk uitgangspunt, omdat verplaatsingspatronen niet gelijkmatig over Nederland zijn verdeeld. Zij verschillen per regio of route sterk naar omvang en samenstelling.

In het verlengde van de eerder geformuleerde uitgangspunten voor herstelbeleid, acht de Denktank het voor een gecontroleerde opstart van de mobiliteit van belang dat maatregelen een gezonde en veilige reisomgeving bieden en dat maatregelen haalbaar, betaalbaar, uitvoerbaar, duurzaam en inclusief zijn:

1. Gezond en veilig – Combinatie van maatregelen moet de gezondheid en veiligheid van reizigers en personeel zo goed als mogelijk borgen. Recente wetenschappelijke inzichten lijken te impliceren dat binnen de kans op COVID-besmettingen circa 19 keer hoger is dan buiten¹⁰ en dat de meeste besmettingen plaatsvinden binnen gezinnen en tijdens gezamenlijk reizen (OV).¹¹ Daarbij speelt ook dat circa 40 procent van de

⁸ Zie hoofdstuk 3 van genoemd advies voor een volledig overzicht van de acht uitgangspunten.

⁹ Advies, p. 9.

¹⁰ "Closed environments facilitate secondary transmission of coronavirus disease 2019 (COVID-19)", <https://www.medrxiv.org/content/10.1101/2020.02.28.20029272v2>

¹¹ "Indoor transmission of SARS-CoV-2", <https://www.medrxiv.org/content/10.1101/2020.04.04.20053058v1>

COVID-besmettingen a- of presymptomatisch zijn: er zijn dus geen (of pas later) klachten.¹²

2. Haalbaar, betaalbaar en uitvoerbaar – Maatregelen moeten voor alle partijen implementeerbaar en praktisch uitvoerbaar zijn en passen binnen de mogelijkheden van het systeem. Maatregelen moeten de economische basis herstellen en werkgevers- en werknemersgericht zijn. Rekening dient te worden gehouden met de financiële situatie waarin veel bedrijven en organisaties als gevolg van de crisis verkeren. Bijvoorbeeld waar maatregelen effecten hebben op kosten en gedeelde productiviteit.

3. Duurzaam en inclusief – Maatregelen moeten een oplossing en vertrouwen bieden voor mens, milieu en organisaties. Hierbij dient ook aandacht te zijn voor mensen met een beperking.

Werkgevers en werknemers zullen er aan bijdragen om te helpen mobiliteit in goede banen te leiden tijdens de opstart van de economie. Voor een gecontroleerde opstart van de mobiliteit is ook de rol van andere organisaties waaronder de 25 veiligheidsregio's van belang. In de praktijk dienen de bevoegde autoriteiten adaptief en adequaat op te treden als dat noodzakelijk blijkt.

De werkgroep wijst er verder op dat door de gevolgen van het coronavirus het openbaar vervoer fors lagere inkomsten heeft. Weliswaar wordt het openbaar vervoer daarvoor gecompenseerd door het kabinet, de totale corona-rekening loopt steeds verder op. Ondanks de uitstekende uitgangspositie van de Nederlandse overheidsfinanciën, zijn de mogelijkheden niet onbeperkt. Dat is dus een belangrijke reden om, gegeven dat het nog langere tijd kan duren voor er een vaccin of medicijn is, de mobiliteit in goede banen te leiden.

2.2 Fasering

Bij het analyseren en volgen van de ontwikkelingen maakt de Denktank Coronacrisis een onderscheid tussen verschillende fases:

- De crisisfase waarin contact beperkende maatregelen noodzakelijk zijn om het aantal besmettingen terug te dringen
- De opstartfase die aanstaande is en waarvoor het kabinet een routekaart met concrete beslismomenten heeft opgesteld. De routekaart geeft zicht op een gefaseerde en restrictieve heropening van sectoren en maatschappelijke activiteiten.
- De herstartfase van onbekende duur waarin het coronavirus weliswaar met beperkende maatregelen min of meer onder controle is maar een vaccin of geneesmiddel nog niet beschikbaar is. Diverse beschermende maatregelen hinderen nog steeds het economisch en maatschappelijk verkeer. Herstel naar pre-coronaniveaus van de economie en werkgelegenheid is nog niet aan de orde. De economie bevindt zich in een recessie.
- De heroverwegingsfase waarin het middellangetermijnperspectief centraal staat en waarin mogelijk structurele hervormingen nodig zijn. Hierbij gaat het erom voorwaarden te scheppen voor toekomstige en houdbare welvaart voor iedereen. Mogelijk treedt deze fase in terwijl het coronavirus nog steeds niet overwonnen is.

De Denktank Coronacrisis richt de focus op de herstartfase. Daarbij betreft de Denktank nadrukkelijk ook de lessen uit deze en vorige crises, met inachtneming van het volstrekt andere karakter en oorzaken van deze crisis. De deelnemers aan de Denktank realiseren

¹² <https://www.theguardian.com/world/2020/may/30/could-nearly-half-of-those-with-covid-19-have-no-idea-they-are-infected>

zich dat in de praktijk fasen in elkaar zullen overlopen en dat stappen die in de ene fase worden gezet, gevolgen hebben voor een volgende fase. Korte termijn en lange termijn zijn lastig van elkaar te onderscheiden. Zowel de duur als de impact van de coronacrisis is namelijk onzeker. De vondst van een vaccin of geneesmiddel kan de opstart sterk versnellen, terwijl de uitbraak van een tweede of derde besmettingsgolf ons terug kan zetten.

Ook in het voorliggende advies wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende herstelperiodes. De korte termijn betreft de opstartfase en is door het kabinet aangemerkt als de periode tot 1 september a.s. De herstartfase betreft de middellange termijn en vangt volgens het kabinet aan na 1 september. Voor de aanbevelingen voor de herstartfase (de middellange termijn) is het goed om te leren van de praktijk die zich in de komende maanden ontvouwt.

Zo lijken nu al verschillende tendensen zichtbaar te worden, die relevant zijn voor de advisering op de lange termijn, zoals ook aangegeven in het recente advies *Naar een intelligent herstelbeleid* van de Denktank:

- Meer mogelijkheden voor (gedeeltelijk) thuiswerken en onderwijs en zorg op afstand, met gevolgen voor digitale vaardigheden, onderlinge werkafspraken, arbeid en zorg, werk en privé, beveiliging en privacy, alsook spreiden van woon-werk- en woon-schoolverkeer om verkeerspieken te vermijden.
- Meer mogelijkheden voor afwisselen van afstandsonderwijs met onderwijs in fysieke aanwezigheid, met gevolgen voor de interacties en sociale relaties en digitale vaardigheden in onderwijs.
- Een impuls voor online-winkelen, met gevolgen voor winkelgebieden in dorpen en steden.
- Duurzame aanpassingen in mobiliteit.

2.3 Effecten van maatregelen

In de komende maanden is het essentieel om de druk op het mobiliteitssysteem te beperken door de mobiliteitsvraag geleidelijk en gespreid op te starten en de capaciteit van het aanbod van het OV uit te breiden.¹³ Het laten aansluiten van vraag en aanbod vormt daarbij de kern, waarbij de piekbelasting van het gebruik van het OV zal moeten worden afgevlakt (spitstijden). Ook voor de coronacrisis was het in de spitstijden op bepaalde trajecten al erg druk, terwijl de capaciteit van het OV in de daluren beduidend minder belast werd.¹⁴

De te nemen maatregelen in de komende tijd zijn dus vooral gericht op het beperken en het spreiden van de vraag naar vervoer (mobiliteitsvraag). Daarbij kan worden gedacht aan een breed scala aan maatregelen. De vraag naar openbaar vervoer kan worden beperkt en/of gespreid door het slimmer organiseren van tijd en plaats in de domeinen arbeid, onderwijs en dienstverlening of door de maatregelen direct te richten op het vervoer, bijvoorbeeld door prijsprikkels in te bouwen, door reserveringen in het OV, of

¹³ Ter illustratie, indien iedereen weer volledig terug zou vallen in zijn of haar mobiliteitspatroon van voor de crisis, dan zou de nu beperkte capaciteit van het bus-, tram- en metrosysteem (momenteel 15-20 procent van de normale capaciteit) al worden overschreden bij het openstellen van middelbare scholen. Hetzelfde zou gebeuren binnen het treinsysteem bij het openstellen van het hoger onderwijs (momenteel 20-25 procent van de normale capaciteit), Roland Berger (2020) *Hoe houden wij Nederland in beweging. Lange termijn impact van COVID-19 op mobiliteit. Position paper*, p. 7.

¹⁴ Voor de coronacrisis werden de meeste reizigerskilometers afgelegd met de auto (69 procent), gevolgd door trein (11 procent) en fiets (9 procent). Het was het drukst op de weg en het openbaar vervoer tussen 7-9 uur 's ochtends en 16-18 uur 's avonds, waarbij de reismotieven 'Van en naar werk' (29 procent), 'Visite' (19 procent) en 'Uitgaan, sport' (17 procent) het grootste deel uitmaakten van onze totale mobiliteitsbehoefte in 2018. Zie: Roland Berger (2020) *Hoe houden wij Nederland in beweging. Lange termijn impact van COVID-19 op mobiliteit. Position paper*, p. 4.

door het stimuleren van alternatieven waaronder verschillende soorten tweewielers als de fiets, elektrische fiets en elektrische scooter.¹⁵

Bij het slimmer organiseren van plaats en tijd van arbeid valt te denken aan meer thuiswerken en de spreiding van arbeidsuren (tijdelijk meer of minder werken, variatie in aanvangs- en eindtijden, roosters en ploegendiensten). Bij het onderwijs gaat het vooral om het vergroten van de mogelijkheden van het aanbieden van online onderwijs en /of het spreiden van onderwijstijden. Bij het slimmer organiseren van tijd en plaats in de dienstverlening kan worden gedacht aan verschuiving van winkeltijden (later beginnen en/ of later dicht) of verruiming van winkeltijden en van openingstijden van voorzieningen zoals kinderopvang. Ook het bevorderen van plaats- en tijdsafhankelijke digitale publieke dienstverlening behoort daartoe.

De planbureaus hebben de effecten van de verschillende maatregelen in kaart gebracht.¹⁶ Daarbij worden verschillende effecten onderscheiden: mobiliteitseffecten, uitvoerbaarheid, economische effecten, sociaal-maatschappelijke effecten. Met betrekking tot de mobiliteitseffecten zijn bepaalde maatregelen kansrijk. Het deeltijd thuiswerken voor niet-cruciale beroepen (1 dag per week naar werk) zou een reductie van ongeveer 25 procent in de ochtendspits en 15-20 procent in de avondspits betekenen. Door een gelijkmatiger spreiding van arbeidstijden in de ochtend tussen 6 en 10 uur en in de late middag en avond tussen 15 en 19 uur is een reductie denkbaar van de bezetting van de drukste uren (dat is tussen 8 en 9 uur en tussen 17 en 18 uur) met 20 procent. Tegelijkertijd kent deze laatste maatregel ook negatieve effecten voor de kwaliteit van leven. Ook het aanbieden van online onderwijs kent positieve effecten op de mobiliteit. Zo leidt de maatregel om voor de helft van de tijd online onderwijs aan te bieden (mbo, hbo en wo) tot een reductie van 10 -15 procent in de ochtendspits en tot 5 procent in de avondspits. Daarbij wordt opgemerkt dat de combinatie van fysiek onderwijs en online onderwijs beter werkt dan alleen online onderwijs in verband met praktijkvorming en vakonderwijs. Het stimuleren van het fietsgebruik zal vooral het stedelijk openbaar vervoer ontlasten.

Minder kansrijke maatregelen daarentegen zijn bijvoorbeeld het verruimen van de winkeltijden en voorzieningen. Het effect daarvan op de ochtendspits is verwaarloosbaar. In daluren en avondspits is de reductie in het OV gebruik max 1-2 procent. Ook de maatregelen om bijvoorbeeld voor ouderen geen seniorenkorting meer te verstrekken hebben een zeer beperkt effect op het gebruik van OV. Ouderen mijden namelijk al de spits in het OV. Deze maatregelen worden dan ook in dit advies buiten beschouwing gelaten.

2.4 Vuistregels

Op basis van het afwegingskader van de planbureaus, heeft de werkgroep de volgende 'vuistregels' geformuleerd die van belang kunnen zijn voor het beleid in de herstartfase:

1. Faciliteer het in deeltijd thuiswerken van werknemers waarbij, voor de juiste verhouding tussen thuiswerken en op de werkplek zijn, rekening wordt gehouden met de sector, de specifieke omstandigheden en het type werkzaamheden.
2. Maak het spreiden van arbeidstijden mogelijk waar de kenmerken van de sector en het type werkzaamheden dit toelaten.
3. Faciliteer de gewenste combinatie tussen online en fysiek onderwijs, waarbij rekening wordt gehouden met differentiatie waaronder de eigenschappen en

¹⁵ Bijvoorbeeld innovatieve vormen, zoals Speed pedelec en E chopper.

¹⁶ PBL, CPB en SCP (2020) *OV- gebruik tijdens de opstartfase*.

vereisten van een opleiding en het type student. Stimuleer de kwaliteit van online onderwijs door op korte termijn te investeren.

4. Verruim het tijdsslot voor het fysieke onderwijs (in het mbo, hbo en wo) en zonodig voor kinderopvang.
5. Stimuleer het gebruik van tweewielers.

Een belangrijk uitgangspunt bij deze vuistregels is de differentiatie en het decentrale handelperspectief. Ook een heldere communicatie vanuit de rijksoverheid op de inhoud en toepassing van deze vuistregels is essentieel.

In onderstaande zal de visie van de werkgroep van de Denktank per fase nader worden uiteengezet en aanbevelingen worden gedaan voor de korte en middellange termijn.

3. Opstartfase

3.1 Inleiding

Tijdens de opstartfase gaan bepaalde sectoren zoals horeca en bioscopen weer gedeeltelijk open en zullen de werkenden in de niet gesloten sectoren (zakelijke dienstverlening) ook mogelijk in enige mate weer naar kantoor terugkeren. Bedrijven hebben in hun protocollen en werkwijze opgenomen hoe personeel, klanten en bezoekers naar de locatie komen. Kern daarbij is dat er zo min mogelijk wordt gereisd in het kader van het woon-werkverkeer en andere vormen van zakelijke mobiliteit. Er is sprake van een georganiseerde spreiding, niet allemaal tegelijk, zoveel mogelijk lokaal en vooral lopend of met de fiets. Doel is zo min mogelijk gebruik te maken van het OV en de auto. Met de scholen zijn tevens afspraken gemaakt. Voor het tertiaire onderwijs (mbo, ho en wo) is een protocol opgesteld waarmee de onderwijsinstellingen de herstart van de onderwijsactiviteiten zo spreiden ten opzichte van andere economische branches, dat de spitsdruk in het openbaar vervoer wordt beperkt.

De werkgroep van de Denktank acht het van belang dat er in de komende maanden wordt ingezet op een *gezond en veilig OV, onderzoek, monitoring, innovatie en voorlichting*.

3.2 Gezond en veilig OV

Van groot belang op korte termijn is na te gaan hoe het OV-mobiliteitsaanbod veilig en efficiënt kan worden ingericht. In lijn met het protocol Verantwoord blijven reizen in het openbaar vervoer constateert de werkgroep dat de huidige 1,5 meter afstandsmaatregel een sterk negatieve impact heeft op de capaciteit van het systeem en moeilijk afdwingbaar is.

De inrichting, controle en naleving van die regel vergen een significante hoeveelheid aan mensen en middelen die voor veel partijen niet beschikbaar is. Een strikte naleving is bovendien niet altijd praktisch haalbaar tijdens bijvoorbeeld de spits, het in- en uitstappen in het openbaar vervoer of bij het wachten voor een fiets- of voetgangersstoplicht. Dit kan leiden tot onveilige situaties en maakt de 1,5 meter lastiger te organiseren. Dat geldt overigens niet overal. In het internationale trein- en luchtverkeer is gebruikelijk dat stoelen worden verkocht, waardoor er geen overbelasting kan plaatsvinden.

In zijn advies Naar een intelligent herstelbeleid heeft de Denktank coronacrisis gesteld dat de anderhalvemetermaatstaf een middel is: "Het doel is bescherming tegen het coronavirus. Het middel 'de anderhalvemeter' is soms ontoereikend als we weer meer sociale en economische activiteit willen ondernemen. Deze norm moet dus (kunnen)

wijken waar ze niet uitvoerbaar is (OV) of wanneer nabijheid voor de kwaliteit van leven van kwetsbare mensen zwaarder weegt.¹⁷ Het kabinet heeft op 6 mei ook aangegeven dat de 1,5 meter in het OV niet te realiseren is, en heeft daarom besloten tot een verplichting van mondklappers voor reizigers en werkenden in het OV sinds 1 juni.¹⁸ Voor een gezond en veilig gebruik van de mondklappers vraagt de werkgroep aandacht.

De werkgroep adviseert daarnaast om met deskundigen en betrokken mobiliteitspartijen te overleggen welke andere maatregelen complementair zijn. OV-partijen moeten maximaal de ruimte krijgen voor oplossingen om zoveel mogelijk OV reizigers veilig te vervoeren. Daarbij moet de veiligheid voor reizigers altijd geborgd blijven en dient OV-personeel te beschikken over een veilige werkplek .

Om een veilig en gezond OV te kunnen realiseren is een gedragsverandering noodzakelijk. Deze verandering zal een lange adem vergen. Regels moeten worden nageleefd en in dat kader is handhaving van belang. Er zullen op korte termijn duidelijke afspraken moeten worden gemaakt tussen OV-partijen en de overheid over de uitvoering en de verantwoordelijkheidsverdeling van de inrichting, controle en handhaving.

3.3 Belevingsonderzoek naar het thuiswerken

Vanaf 12 maart jl. werden alle werknemers in Nederland opgeroepen zoveel mogelijk thuis te werken. Daar is massaal gehoor aan gegeven, het grootste 'thuiswerkexperiment' ooit is daarmee gestart. Uit een reizigersonderzoek van Maurice de Hond blijkt dat sinds de coronacrisis 56 procent van de respondenten thuiswerkt (was 6 procent). Bij een verdere versoepeling van de lockdownmaatregelen, blijft 26 procent van alle respondenten in de toekomst ook vaker thuiswerken. "Het aandeel thuiswerkers groeit van 6 naar 26 procent. Werkend Nederland laat zien zeer flexibel te zijn in reisgedrag en werkrouines snel te kunnen aanpassen".

De werkgroep heeft vuistregels geformuleerd waar - op basis van een groot belevingsonderzoek de komende maanden - voor de toekomst naar toe kan worden gewerkt. De werkgroep acht het van belang dat juist in de komende maanden (de opstartfase) er een uitgebreid belevingsonderzoek komt onder werkenden en werkgevers om te onderzoeken wat de ervaringen van de mensen zijn, tegen welke knelpunten men aanloopt, en wat de positieve en negatieve kanten van het (grotendeels) thuiswerken zijn. Dit onderzoek moet worden benut voor het beleid op middellange en lange termijn.

3.4 Monitor mobiliteitsontwikkelingen, beheersing van OV stromen en prijsprikkels

Om in te kunnen spelen op de veranderende werkelijkheid is het nodig om ontwikkelingen goed te kunnen voorspellen, monitoren en evalueren op basis van wetenschappelijk onderzoek. Niet alleen ten aanzien van het virus, maar ook ten aanzien van mobiliteit. Zo kan ervoor worden gezorgd dat vraag en aanbod in balans blijven en dat een veilige reisomgeving wordt geborgd. Dat geldt in het bijzonder ten aanzien van de opstartfase, maar is ook van belang in de herstartfase. Resultaten van onderzoeken kunnen bovendien worden gebruikt om aanbevelingen en maatregelen te actualiseren.

¹⁷ Advies Denktank coronacrisis, p. 21.

¹⁸<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2020/05/06/kamerbrief-covid-19-update-stand-van-zaken/Update+corona+6+mei+2020.pdf>

Verschillende soorten onderzoek kunnen worden uitgevoerd om hier uitvoering aan te geven. Daarbij is de borging van de privacy van reizigers van belang. Hieronder worden drie soorten onderzoek weergegeven.

Onderzoek naar mobiliteitsontwikkelingen

Om de ontwikkeling van de mobiliteitsvraag te kunnen voorspellen, monitoren, evalueren en waar nodig bij te sturen is de juiste informatie nodig. Op basis van deze sturings- en beslisinformatie kunnen scenario's worden onderbouwd en afgewogen om vraag en aanbod in balans te houden en een veilige reisomgeving te borgen. De huidige modellen leveren deze informatie echter onvoldoende. Onderzoek op basis van een mobiliteitsbrede monitoringstool kan helpen om deze informatie te verkrijgen. Hierbij is een brede blik op mobiliteit van groot belang: het oplossen van problemen in het openbaar vervoer kan immers leiden tot problemen elders (bijv. op de fiets of in de auto). Deze informatie kan bovendien een dynamisch inzicht bieden in de details van verplaatsingsgedrag en het effect van maatregelen. Een breder gedeeld inzicht in die dynamiek kan het zelfsturende vermogen onder groepen burgers, organisaties en bedrijven versterken (vergelijkbaar met de inzichten die file-informatie biedt).

CBS en TNO hebben beiden aangegeven hierin een rol te kunnen spelen. CBS geeft aan dat zij een zinvolle bijdrage kunnen leveren aan het monitoren van ontwikkelingen op het gebied van auto- en OV-gebruik in relatie tot veranderen omstandigheden door de coronacrisis. Zij hebben veel data ter beschikking rondom mobiliteit, zoals reisgegevens in relatie tot inkomen, autogebruik en nabije mogelijkheden van het OV. Dit kan op korte termijn worden uitgebreid met informatie van andere organisaties zoals in- en uitstapgegevens en bewegingen van vrachtvervoer. Het CBS geeft als randvoorwaarde aan dat zij OV-gegevens op persoonsniveau nodig heeft. Verder geeft het CBS aan samen te werken met kennisinstituten en planbureaus om de gewenste koppelingen te leggen en analyses uit te voeren. TNO geeft aan een rol te kunnen spelen bij het voorspellen, monitoren en evalueren van de vervoersvraag, effecten van maatregelen en concentraties van mensen monitoren en modellen evalueren. TNO kan een instrument bouwen dat de effecten van het verruimen van een corona-maatregel of het openstellen van een sector voorspelt. Hiermee worden economische activiteit, vervoersvraag en drukte op de weg en OV aan elkaar gekoppeld en levert het systeem stuurinformatie voor de opstart van mobiliteit. Daarbij is een randvoorwaarde van TNO dat zij kunnen beschikken over OV (chipkaart) data. TNO geeft verder aan gebruik te willen maken van data van het CBS.

De werkgroep ondersteunt het ontwikkelen van een methode om de mobiliteitsvraag te kunnen voorspellen, monitoren en evalueren op basis van onderzoek met een mobiliteitsbrede monitoringstool. Daarbij zijn de privacy van reizigers en de wettelijke grenzen van de privacy wetgeving van belang. De werkgroep adviseert om ook de Autoriteit Persoonsgegevens te betrekken bij besluitvorming over het monitoren van mobiliteitsontwikkelingen.

Onderzoek technologische mogelijkheden voor beheersing OV-stromen

Vergelijkbaar met het internationale trein- en luchtverkeer kan worden onderzocht of, ten aanzien van het openbaar vervoer, stoelen of plaatsbewijzen vooraf kunnen worden gereserveerd en wat de effecten van deze maatregel zijn. Op deze manier kan ook, mocht dat op enig moment nodig zijn, de noodzakelijkheid van de reis van te voren worden getoetst. Naast de effecten van deze maatregel moet ook de haalbaarheid en uitvoerbaarheid worden getoetst, om dat het een grote logistieke en technologische operatie vereist.

Positieve prijsprikkels om de spits te ontlasten

Spreiding van de piekbelasting in het openbaar vervoer kan worden bevorderd door inzet van positieve prijsprikkels aan de randen van de spits in het openbaar vervoer. Dat houdt een korting in voor reizigers die zich in de spitsperiode meer spreiden: van de hyperspits naar de randen van de spits, zo blijkt uit eerder uitgevoerde onderzoeken. De Denktank adviseert het kabinet om in samenspraak met de OV-partijen te beoordelen of deze positieve prijsprikkels kunnen worden ingezet, om zo een betere spreiding te bevorderen. Het toepassen van positieve prijsprikkels kan worden gestimuleerd door vervoerders te compenseren voor hun inkomstenderving.

3.5 Aandacht voor technologische ontwikkelingen en innovatie

De werkgroep vraagt aandacht voor het belang van technologische ontwikkeling en innovatie om de mobiliteitsvraag en –aanbod goed op elkaar aan te laten sluiten. Maatregelen die samenhangen met innovatie en digitalisering kunnen daar een belangrijke rol in spelen. Zo dient de inzet van digitale technologie (Smart Mobility of digitalisering van mobiliteit) vooral de mobiliteitsstromen te kanaliseren/reguleren en kunnen apps worden ingezet voor de reservering van reis- en werkplekken. Hierbij zijn het ophalen/registreren, uniformeren en delen van data van belang (met oog voor de bescherming van de privacy). Deelmobiliteit en de faciliterende deelsystemen vormen de dienstverlening die reizigers vervoersmiddelen nu en in de toekomst met elkaar laat delen ten behoeve van grotere efficiëntie ten aanzien van het gebruik.

Met *Mobility as a Service* (MaaS) gaat die dienstverlening nog een stap verder door het gebruik van meerdere vervoersvormen (bijvoorbeeld deelmobiliteit, OV en vervoersmiddelen in privébezit) efficiënter op elkaar aan te laten sluiten.

Met MaaS krijgt de reiziger alle vervoersopties onder handbereik via geïntegreerde apps. Om deze veelbelovende ontwikkeling in de praktijk te laten functioneren is het wel nodig dat MaaS-aanbieders, vervoerders en gebruikers data efficiënt en effectief met elkaar kunnen delen. Daarvoor zijn goede afspraken tussen vervoerders en MaaS-aanbieders, privacywaarborgen, technologische datastandaarden en de vereiste digitale systemen om MaaS-diensten ontvankelijk te maken voor de communicatie met de vervoerder nodig. MaaS (voor uitsluitend zakelijke mobiliteit) biedt goede kansen om op korte termijn op grotere schaal te worden geïmplementeerd. Indien gebruik wordt gemaakt van een gesloten circuit voor werknemers is de implementatie relatief eenvoudig met de technologie en dienstverlening die daarvoor door de markt al wordt geboden.

De snelle technologische ontwikkeling is ook van belang voor de deelfietssector en andere vormen van deelmobiliteit. Deelsystemen met de fiets kunnen een aantrekkelijk alternatief bieden voor diverse soorten auto- of OV-ritten, zeker in de spits; een succesvol deelfietsstelsel vereist wel een goede fietsinfrastructuur.¹⁹

3.6 Voorlichting

Om thuiswerken en het spreiden van arbeidstijden te bestendigen en te stimuleren en tegelijkertijd de risico's voor de fysieke en mentale gezondheid te beperken kan er in de opstartfase meer worden ingezet op voorlichting. Afgelopen april publiceerde het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid een rapport waaruit blijkt dat het aantal verplaatsingen en de totaal afgelegde afstand zijn afgenomen met respectievelijk 55 procent en 68 procent ten opzichte van vóór de coronacrisis. Tegelijkertijd verwacht het overgrote deel (80 procent) van de mensen na de coronacrisis weer terug te keren naar

¹⁹ Zie: <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/@209467/deelfietsystemen/>

het gebruik van het vervoer vóór de crisis.²⁰ De verwachting is dus dat wanneer de economie stapsgewijs heropent, het mobiliteitsgebruik weer zal toenemen. Daarom is tijdens de opstartfase de kernboodschap om vanuit huis te werken, tenzij dat niet mogelijk is. Aan werkgevers is het advies om met hun werknemers af te stemmen uitsluitend naar en van het werk te reizen als dat noodzakelijk is voor de aard van de werkzaamheden. In de praktijk zal het thuiswerken in de opstartfase voornamelijk op kantoorpersoneel van toepassing zijn. Ten aanzien van de bepaling of reizen noodzakelijk is, wordt een beroep gedaan op de afweging die een werkgever zelf, in samenspraak met werknemers, maakt in de context van de activiteiten van het bedrijf en die van de werknemer.

Voorlichting thuiswerken

Werknemers en werkgevers kunnen worden gestimuleerd om respectievelijk meer thuis te werken of thuiswerken meer mogelijk te maken door hen voorlichting te geven over de wettelijke mogelijkheden voor thuiswerken (Wet flexibel werken).

Daarnaast kan gezond thuiswerken worden gestimuleerd door werkgevers en werknemers voorlichting te geven over de risico's bij thuiswerken en de maatregelen die kunnen worden genomen om die risico's te minimaliseren. Hierbij dient specifiek ook aandacht te zijn voor effectief leiderschap bij thuiswerk, om zo werkgevers voldoende houvast te geven als een groot deel van het personeel thuis werkt. Daarnaast moet er aandacht zijn voor het belang van het stimuleren van zelfstandigheid van werknemers, het in balans houden van werk en privé, het beheersbaar houden van werkdruk en het onderhouden van digitaal sociaal contact.

Voorbeelden van mogelijke voorlichting zijn het gebruik en breder bekend maken van webpagina's²¹, handreikingen, best practices, trainingen, (social) mediacampagnes en direct advies.

Voorlichting spreiden arbeidstijden

Werknemers en werkgevers kunnen worden gestimuleerd om respectievelijk hun arbeidstijden meer te spreiden, via CAO's of via de Wet flexibel werken.

Daarnaast staat een gezonde manier van het spreiden van arbeidstijden voorop en dit dient te worden gestimuleerd door werkgevers en werknemers voorlichting te geven over de Arbeidstijdenwet en de kaders voor arbeidstijden die daarbinnen worden gegeven. Toch kan spreiding van arbeidstijden ook binnen de kaders van de Arbeidstijdenwet nog gezondheidsrisico's opleveren. Om dat te voorkomen dienen werkgevers en werknemers onregelmatige diensten en nachtwerk te voorkomen bij het spreiden van arbeidstijden en een gelijkmatige verdeling van de arbeidsduur te stimuleren.

Voorbeelden van mogelijke voorlichting zijn het gebruik van webpagina's, handreikingen, best practices, trainingen, (social) mediacampagnes en direct advies.

Ook sociale partners kunnen bij de voorlichting van werkgevers en werknemers een rol spelen.

²⁰ Zie: <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/04/20/mobiliteit-en-de-coronacrisis>

²¹ Twee goede voorbeelden hiervan zijn '[Vitaal Thuiswerken](#)' van Arboportaal en '[Thuiswerken is topsport](#)' van MKB-Nederland en VNO-NCW.

4. Herstartfase

4.1 Inleiding

Na de eerste paar maanden van de opstartfase volgt de herstartfase. Deze fase, waarin het coronavirus met beperkende maatregelen min of meer onder controle is maar een vaccin of geneesmiddel nog niet beschikbaar is, is nog van onbekende duur. Diverse beschermende maatregelen zullen nog steeds het economisch en maatschappelijk verkeer hinderen. Herstel naar pre-coronaniveaus van de economie en werkgelegenheid is in deze fase nog niet aan de orde en de economie zal zich in een recessie bevinden. De eerder waargenomen tendensen van meer mogelijkheden voor (gedeeltelijk) thuiswerken en onderwijs en zorg op afstand, een impuls voor online-winkelen en duurzame aanpassingen in mobiliteit, zullen zich mogelijk hebben doorgezet. Daarnaast zullen de effecten van de genomen maatregelen in de opstartfase steeds zichtbaarder worden, onder andere door het belevingsonderzoek naar thuiswerken en het monitoren van de mobiliteitsontwikkelingen. Het is van belang om van die inzichten te leren, om de zo ingezette lijn op een goede manier voort te kunnen zetten en de juiste maatregelen te kunnen nemen in de herstartfase en later in de heroverwegingsfase.

Ter ondersteuning van het beleid in de herstartfase en de heroverwegingsfase heeft de werkgroep een aantal vuistregels geformuleerd (zie paragraaf 2.4).

Om deze vuistregels te kunnen verwezenlijken zal het kabinet vanaf de herstartfase bepaalde randvoorwaarden in acht moeten nemen. De vuistregels kunnen naast het positieve effect op de mobiliteitsvraag gepaard gaan met andere positieve effecten, maar ook met risico's. Door het stellen van de juiste randvoorwaarden en hiermee rekening te houden bij het nemen van de maatregelen kunnen de vuistregels zo effectief mogelijk worden verwezenlijkt en kunnen de risico's zoveel mogelijk worden geminimaliseerd. De randvoorwaarden zijn gebaseerd op de uitgangspunten zoals geformuleerd in paragraaf 2.1.

Niet alleen het kabinet kan een rol spelen bij de verwezenlijking van deze vuistregels. Waar mogelijk moeten zoveel mogelijk op decentraal niveau afspraken worden gemaakt. Werkgevers en werknemers kunnen gezamenlijk afspraken maken om de vuistregels zo effectief en gezond mogelijk binnen de verschillende sectoren verder te verwezenlijken. Hieronder zal daar per onderwerp kort aandacht aan worden besteed.

In de paragrafen hieronder zal per vuistregel een korte weergave worden gegeven van de verschillende aandachtspunten en de bijbehorende kansen en risico's. Vervolgens zal een weergave worden gegeven van de randvoorwaarden die nodig zijn om de vuistregels te kunnen verwezenlijken. De randvoorwaarden dienen gezond en veilig, haalbaar, betaalbaar en uitvoerbaar, en duurzaam en inclusief te zijn, zoals geformuleerd in paragraaf 2.1

4.2 Thuiswerken

Het aantal thuiswerkers neemt al jaren gestaag toe. Voor de coronacrisis werkte in 2019 3,5 miljoen (39 procent) werkenden gedeeltelijk thuis. De coronacrisis heeft ertoe geleid dat veel mensen (meer) zijn gaan thuiswerken. Het kabinet vraagt aan werkenden om in ieder geval tot de herstartfase nog zo veel mogelijk thuis te blijven en thuis te werken. Hierdoor zal de mobiliteitsvraag in de komende maanden beperkt blijven. Tegelijkertijd zullen de komende maanden de maatregelen geleidelijk worden versoepeld, waardoor de mobiliteitsvraag steeds verder zal toenemen. Om ook in de herstartfase het OV zoveel mogelijk te ontlasten en de duurzaamheid te bevorderen adviseert de werkgroep werkgevers en werknemers in gesprek te gaan om te kijken of het mogelijk is om een of

meer dagen thuis te werken (in deeltijd thuiswerken). Daarbij kan worden gekeken hoe het thuiswerken makkelijker of aantrekkelijker kan worden gemaakt. Bijvoorbeeld in het geval niet iedereen beschikt over een gezonde werkplek.

Een groot deel van de werkenden werkte in 2019 echter niet thuis (bijna 5,5 miljoen). Veel beroepsgroepen hebben niet de mogelijkheid om thuis te werken, zoals loodgieters, schoonmakers en vrachtwagenchauffeurs. Er bestaat een groot verschil tussen werkenden in verschillende beroepsniveaus, waarbij de hoogste beroepsniveaus vaak wel thuis kunnen werken en de midden en lagere beroepsniveaus bijna niet. Meer dan de helft van alle werkenden zit in een lager beroepsniveau.²² Uit een recente enquête onder branches bleek dat slechts 15 procent van de branches aangaf dat dat thuiswerken in hun sector "heel goed mogelijk is".²³

Om rekening te houden met deze verschillen adviseert de werkgroep te differentiëren tussen sectoren en/of functies. Vooral werknemers in sectoren en/of functies waar het thuiswerken makkelijker is en/ of al veel wordt gedaan, zoals bij werkenden in de ICT, openbaar bestuur en juridische beroepen, zullen dat blijven doen. Het gaat dan vaak om werkenden in beroepsniveau 4 en/ of beroepsgroepen waarbij het werk veelal via de computer vanuit huis kan worden gedaan.

Deze aanbevelingen sluiten aan bij de arbeidsomstandighedenwetgeving en de Wet flexibel werken. Op basis van de arbeidsomstandighedenwetgeving hebben werkgevers de zorgplicht om werkenden ook thuis een gezonde werkplek te bieden, waarbij ook in RI&E en plan van aanpak rekening te worden gehouden met het thuiswerken. De Wet flexibel werken geeft de werknemer het recht om de werkgever te verzoeken om aanpassing van de arbeidsplaats. De werkgever overweegt het verzoek van de werknemer om aanpassing van de arbeidsplaats en pleegt overleg met de werknemer indien hij het verzoek afwijst.

Het doel van deze aanbeveling is om op de middellange termijn de druk op het OV te verminderen. Op de lange termijn kan een eventuele omkering van de huidige norm plaatsvinden, waarbij werkenden in principe thuis werken en alleen op bepaalde dagen naar het bedrijf komen. Of deze ontwikkeling zich zal voordoen zal mede afhangen van de realisatie van de randvoorwaarden.

Kansen en risico's bij het thuiswerken²⁴

Het bestendigen en stimuleren van thuiswerken in deeltijd zal op de korte termijn volgens de planbureaus effectief zijn voor het beperken van de mobiliteitsvraag. Tegelijkertijd spelen ook andere effecten een rol. Thuiswerken biedt kansen, maar kent ook risico's. De kansen bestaan uit het beter kunnen combineren van werk en privé, een hogere productiviteit, meer autonomie en minder stress. Maar werknemers kunnen om verschillende redenen niet de mogelijkheid hebben om goed en gezond thuis te werken. Dit kan bijvoorbeeld komen door de aard van het werk, een gebrek aan ruimte, gezonde arbeidsmiddelen en technische mogelijkheden, of teveel afleiding. Hierdoor kunnen fysieke en psychosociale risico's ontstaan waar werkenden lichamelijke of mentale klachten door kunnen ontwikkelen, zeker in situaties waar het thuiswerken niet kan

²² CBS (2020) Bijna 4 op de 10 werkenden werkt thuis, zie [bs.nl/nl-nl/nieuws/2020/15/bijna-4-op-de-10-werkenden-werkten-vorig-jaar-thuis](https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/15/bijna-4-op-de-10-werkenden-werkten-vorig-jaar-thuis)

²³ <https://www.vno-ncw.nl/forum/enquete-wijst-uit-bedrijfsleven-over-hele-linie-getroffen-door-coronacrisis>.

²⁴ Voor een uitgebreide analyse van de kansen en risico's zie de SCP (2020) *Beleidssignalement Maatschappelijke gevolgen coronamaatregelen. Thuiswerken en werktijdspreiding: mogelijkheden en maatschappelijke gevolgen*. Zie ook: Onderzoek van de Uva, Wat kan de COVID-19 pandemie ons leren over hoe we thuiswerken en forenzen ervaren? Zie: <https://www.uva.nl/shared-content/faculteiten/nl/faculteit-der-maatschappij-en-gedragswetenschappen/nieuws/2020/05/coronacrisis-forenzen-en-thuiswerken.html>

worden afgewisseld met werkdagen op het werk, of de thuissituatie thuiswerken niet of minder goed mogelijk maakt, zoals bij werkenden met zorgtaken. Ook de sociale cohesie van een bedrijf en de arbeidsproductiviteit kunnen door thuiswerken nadelig worden beïnvloed. De gevolgen van deze risico's kunnen op de lange termijn steeds verder toenemen. De positieve en negatieve effecten van thuiswerken dienen daarom zorgvuldig gewogen te worden. In de nieuwe situaties die tijdens de opstartfase en de herstartfase zullen ontstaan is het van belang om te innoveren en de juiste randvoorwaarden te scheppen, om zo ruimte te bieden aan de positieve effecten van thuiswerken en de negatieve effecten zoveel mogelijk te minimaliseren. In het onderstaande worden deze randvoorwaarden voor de herstartfase beschreven. Daarbij geldt ook de aanname dat goede randvoorwaarden werknemers verder zullen stimuleren om in deeltijd thuis te werken.

Randvoorwaarden

Hieronder volgt een weergave van verschillende randvoorwaarden die het kabinet in acht kan nemen om goed en gezond thuiswerken zoveel mogelijk te stimuleren. Door het combineren van de verschillende randvoorwaarden zal het grootste effect behaald kunnen worden.

Verbeter mogelijkheden thuiswerken

De ontwikkeling en verspreiding van 'werk-hubs' (en/of satellietkantoren) kan worden gestimuleerd. Deze werk-hubs zijn centrale plekken binnen stad of dorp waar werkenden naartoe kunnen gaan om los van de thuissituatie te kunnen werken, met aanwezigheid van de nodige arbeidsmiddelen en faciliteiten. Door de relatief korte afstand van de woning van de werknemer is het niet nodig om het OV of de auto te gebruiken. Ook kunnen werkenden van dezelfde of verschillende organisaties elkaar treffen, om sociale contacten te kunnen onderhouden. Deze werk-hubs zouden in samenwerking met bestaande organisaties en gemeenten kunnen worden opgezet, bijvoorbeeld in bibliotheken en kantooruimtes, waar vaak al ruimte en faciliteiten om te werken aanwezig zijn.

Om de mogelijkheden van thuiswerken zoveel mogelijk te verbeteren is het belangrijk dat technologische ontwikkeling en innovatie op het terrein van thuiswerken zoveel mogelijk wordt gestimuleerd. Er zou bijvoorbeeld geïnvesteerd kunnen worden in nieuwe vormen van technische mogelijkheden, gezonde arbeidsmiddelen en bedrijfsvoering.

Thuiswerken vereist een snelle en stabiele internetverbinding. Daarnaast is het van belang om regelmatig via digitale weg contact(en) te onderhouden als er veel thuis gewerkt wordt. Dit is niet alleen bevorderlijk om de werkzaamheden zoveel mogelijk te continueren maar draagt ook bij aan het onderhouden van sociale contacten en voorkomt dat werknemers in een isolement raken²⁵. Op plekken in Nederland waar de huidige netwerken onvoldoende capaciteit hebben om deze verbindingen te leveren kunnen maatregelen worden getroffen om de uitbreiding of ontwikkeling van deze netwerken te stimuleren. Zeker als op lange termijn thuiswerken de nieuwe norm wordt is het belangrijk dat de landelijke dekking voldoende is.

Net als bij de opstartfase is het van belang dat werkgevers en werknemers in de herstartfase worden voorgelicht over de mogelijkheden om (gezond) thuis te kunnen werken. Zie paragraaf 3.6 voor een verdere invulling van deze randvoorwaarde.

²⁵ Brief van 1 april 2020 van de StvdA "Aan het decentraal overleg", betreffende coronacrisis en noodpakket.

Stimuleer gezond thuiswerken

Werkgevers en werknemers kunnen worden gecompenseerd bij de aanschaf van arbeidsmiddelen om gezond thuiswerken mogelijk te maken. Hierbij kan het gaan om compensaties vanuit de overheid middels overheidssubsidie of middels belastingvoordeel (via bijv. de werkkostenregeling), voor de aanschaf van bijvoorbeeld arbeidsmiddelen als een bureau en bureaustoel, een monitor of een snelle internetverbinding. Bij het verstrekken van arbeidsmiddelen dient rekening te worden gehouden met de Arbeidsomstandighedenwetgeving.

De werkkostenregeling (WKR) biedt op dit moment de mogelijkheid om werknemers belastingvrij te compenseren voor de aanschaf van arbeidsmiddelen voor thuiswerken. Er zit echter een limiet aan de kosten die een werkgever belastingvrij mag compenseren. Deze limiet is in maart 2020 tijdelijk verhoogd om bedrijven tegemoet te komen bij het verschaffen van arbeidsmiddelen voor thuiswerken. Om thuiswerken verder te stimuleren zou de tijdelijke verhoging van de WKR omgezet kunnen worden naar een structurele verhoging. Ook zou binnen de WKR een aparte limiet kunnen worden ingesteld voor de vergoeding van kosten in het kader van thuiswerken.

Werkgevers hebben op basis van de arbowetgeving een zorgplicht bij thuiswerken, onder andere door het beschikbaar stellen van een ergonomische thuiswerkplek en beleid te voeren op het tegengaan van psychosociale arbeidsbelasting. Werkgevers en werknemers kunnen gestimuleerd worden om op decentraal niveau afspraken te maken over de naleving van deze zorgplicht. Zo zouden werkgevers werknemers in staat kunnen stellen om arbeidsmiddelen tijdelijk thuis te installeren. In het kader van handhaving kan de Inspectie SZW aandacht besteden aan de invulling van de zorgplicht bij thuiswerken. De overheid kan daarnaast werkgevers en werknemers voorlichting en informatie bieden bij de invulling van deze zorgplicht.

Investeer in kinderopvang en sluitende dagarrangementen

Om thuiswerken mogelijk te maken voor ouders met thuiswonende kinderen is het belangrijk dat er voldoende ondersteuningsmogelijkheden zijn voor het combineren van werken en zorgen, zowel vanuit het oogpunt van welzijn (vermindering tijdsdruk) als vanuit het oogpunt van verdeling van betaalde en onbetaalde arbeid. De SER heeft in de eerdere adviezen *Gelijk goed van Start* en *Een Werkende Combinatie* voorstellen ontwikkeld en aanbevelingen gedaan voor het verbeteren van de kwaliteit en toegankelijkheid van voorzieningen voor jonge kinderen en het realiseren van sluitende dag-arrangementen voor schoolgaande kinderen. De werkgroep adviseert om de (nog niet gerealiseerde) aanbevelingen uit deze adviezen over te nemen en de SER zal over deze beide onderwerpen (op korte termijn) het Kabinet adviseren.

Het belang hiervan is door de coronacrisis toegenomen. Uit het onderzoek naar *Werkende ouders in tijden van corona* blijkt dat er voor moeders gemiddeld meer veranderde dan voor vaders. Moeders hebben minder vrije tijd dan vaders, ervaren meer werkdruk en nemen nog altijd meer huishoudelijke taken en zorgtaken op zich. Wel is er een groep mannen die meer is gaan doen aan huishoudelijke en zorgtaken.²⁶

Sociale partners en thuiswerken

Gezamenlijk initiatieven van sociale partners op sector- en bedrijfsniveau om de kwaliteit van werk te verbeteren zou gestimuleerd kunnen worden in het verlengde van het Nederlands Centrum voor Sociale Innovatie. De WRR noemt dat de programmatische aanpak. Betrokkenheid van de overheid daarbij zou in het verlengde

²⁶ Yerkes, M, C. Remery et al (2020) *Werkende ouders in tijden van corona. Meer maar ook minder genderongelijkheid.*

kunnen liggen van het voornemen van de minister van SZW om de SER een advies te vragen over "een bredere en betere toepassing van sociale innovatie".

Op decentraal niveau kunnen werkgevers en werknemers afspraken maken om de vuistregel rond thuiswerken zo effectief en gezond mogelijk binnen de verschillende sectoren verder te verwezenlijken. Voorbeelden van zulke afspraken zijn het bieden van informatie en advies over thuiswerken, het beschikbaar stellen van arbeidsmiddelen en het maken van afspraken over het combineren van werk en privé. Ook zouden arbodeskundigen, zoals de preventiemedewerker, een rol kunnen worden gegeven bij het faciliteren van gezond thuiswerken.

4.3 Spreiding arbeidstijden

Niet alle werkenden kunnen of willen thuiswerken, bijvoorbeeld vanwege de aard van hun beroep of hun thuissituatie. Deze groep zal zowel op de korte als lange termijn naar het werk reizen, waarbij een deel van deze groep ook, in ieder geval in de opstartfase en de herstartfase, van het OV of de auto gebruik zal moeten maken. Aan die werkenden vraagt het kabinet om de komende maanden zoveel mogelijk de spits en drukte te vermijden, maar veel werkenden zijn gebonden aan arbeidstijden die ertoe leiden dat ze in de spits moeten reizen en drukte niet kunnen mijden. Veel bedrijven in Nederland zijn ingericht op deze arbeidstijden en ook sectorale collectieve afspraken, zoals cao's, bevatten regelmatig afspraken over arbeidstijden en de vensters die leiden tot reizen in de spits. Hierdoor kan er een piekbelasting ontstaan in de mobiliteitsvraag waarmee de capaciteit overschreden wordt. Om deze piekbelasting te voorkomen zouden werkenden hun arbeidstijden meer over de dag kunnen spreiden, zodat de begin- en eindtijden van hun arbeid ertoe leiden dat zij niet in de spits hoeven te reizen. De werkgroep adviseert werkgevers en werknemers om het gesprek aan te gaan over de mogelijkheden om arbeidstijden te spreiden, bijvoorbeeld door zowel het spreiden van arbeidstijden als het combineren van werk en privé bij het spreiden van arbeidstijden makkelijker te maken. Verdere stimulering kan plaatsvinden door het spreiden gezond te houden en financieel aantrekkelijker te maken.

In 2016 konden 40 procent van alle mensen in loondienst grotendeels of helemaal zelf bepalen, in onderling overleg met de werkgever, hoe zij hun arbeidstijden spreiden. Er bestaat echter een groot verschil tussen werkenden in verschillende beroepsniveaus. 80 procent van werkenden met een wetenschappelijk beroepsniveau geeft aan hun begin- en eindtijden zelf te kunnen bepalen, tegenover 12 procent van werkenden in de lagere beroepsniveaus. Meer dan de helft van alle werkenden zit in een lager beroepsniveau.

Zeggenschap over arbeidstijden is ook nu nog zeer sectorafhankelijk. 65 procent van werknemers bij de overheid en 57 procent van werknemers in de zakelijke dienstverlening geeft aan zelf de begin- of eindtijd te kunnen bepalen, ten opzichte van 33 procent in het onderwijs, 29 procent in de zorg en 29 procent in de handel, horeca en reparatie.²⁷

Om rekening te houden met deze verschillen adviseert de werkgroep te differentiëren tussen sectoren. Werkgevers en werknemers worden gestimuleerd om onderling afspraken te maken over kaders waarbinnen werknemers hun arbeidstijden kunnen spreiden. Daarbij zijn zeggenschap en regelruimte voor werknemers van belang. Werkgevers en werknemers in overige sectoren worden niet gestimuleerd. Hierbij kan

²⁷ Arbeidsmarkt in Kaart, wel- en niet-werkenden editie 1, SCP, 2018, p. 59 - 68: <https://digitaal.scp.nl/arbeidsmarkt-in-kaart-wel-en-niet-werkenden-1/assets/pdf/arbeidsmarkt-in-kaart-wel-en-niet-werkenden-editie-1.pdf>; Aanbod van Arbeid 2016, SCP, 2016, p. 54 - 56: <https://www.scp.nl/binaries/scp/documenten/publicaties/2016/08/30/aanbod-van-arbeid-2016/Aanbod+van+Arbeid+2016.pdf>

worden gedacht aan sectoren waar het spreiden van arbeidstijden makkelijker is en/ of in sectoren waar het spreiden van arbeidstijden meer wordt gedaan, zoals bij werkenden in de overheidssector en zakelijke dienstverlening. Een andere optie is om juist in te zetten op sectoren waar het spreiden van arbeidstijden weinig wordt gedaan door deze sectoren te ondersteunen bij het wegnemen van obstakels bij het spreiden van arbeidstijden, zoals in delen van het onderwijs. Bij deze sectoren zou mogelijk de grootste winst kunnen liggen.

Deze aanbevelingen sluiten aan bij de Arbeidstijdenwetgeving en de Wet flexibel werken. De Arbeidstijdenwet is een minimumwet die regels stelt aan de arbeidstijden- en rusttijden van werknemers. Via sociale dialoog en collectieve overeenkomsten op bedrijfs- en sectorniveau worden verdere afspraken gemaakt over bijvoorbeeld werk- en rusttijden en bijvoorbeeld over een gezonde manier van spreiden van arbeidstijden en/of gezond roosteren. De Wet flexibel werken geeft werknemers het recht om hun werkgever te vragen of zij hun arbeidstijden anders kunnen spreiden.

Het doel van deze aanbeveling is om op de middellange termijn de druk op het OV te verminderen. Op de lange termijn zou het mogelijk zijn dat de traditionele spits 'vervaagt' en werkenden binnen veel bredere tijdsvensters van en naar het bedrijf komen.

Kansen en risico's²⁸

Uit de studie van de planbureaus blijkt dat het spreiden van arbeidstijden, eventueel met een onderscheid tussen sectoren, al op korte termijn effectief zou kunnen zijn voor het beperken van de piekbelasting op de mobiliteitsvraag. Maar ook hier geldt dat verschillende effecten een rol spelen. Het spreiden van arbeidstijden biedt kansen, maar kent ook risico's. De kansen bestaan uit de mogelijkheid om werk en privé beter op elkaar af te stemmen, beter rekening te kunnen houden met het persoonlijk biologisch ritme en de mogelijkheid om stress van woon-werkverkeer te voorkomen.

Maar werknemers kunnen om verschillende redenen niet de mogelijkheid hebben om hun arbeidstijden op een gezonde manier te spreiden. Dit kan bijvoorbeeld komen door de aard van het werk of door een gebrek aan zeggenschap met als gevolg roosters met onregelmatige, gebroken en lange diensten of nachtwerk. Door gebrek aan rust en verstoringen in de biologische klok kunnen werkenden lichamelijke of mentale klachten ontwikkelen. Ook de sociale cohesie van een bedrijf en de arbeidsproductiviteit kunnen door het spreiden van arbeidstijden nadelig worden beïnvloed. De gevolgen van deze risico's kunnen op de lange termijn steeds verder toenemen. De positieve en negatieve effecten van het spreiden van arbeidstijden dienen daarom zorgvuldig gewogen te worden. In de nieuwe situaties die tijdens de opstartfase en de herstartfase zullen ontstaan is het van belang om te innoveren en de juiste randvoorwaarden te scheppen, om zo ruimte te bieden aan de positieve effecten van het spreiden van arbeiden en de negatieve effecten zoveel mogelijk te minimaliseren. In het onderstaande worden deze randvoorwaarden voor de herstartfase beschreven. Daarbij geldt ook de aanname dat goede randvoorwaarden werknemers verder zullen stimuleren om hun arbeidstijden te spreiden.

Randvoorwaarden

Hieronder volgt een weergave van verschillende randvoorwaarden die het kabinet in acht kan nemen om goed en gezond spreiden van arbeidstijden zoveel mogelijk te stimuleren. Door het combineren van de verschillende randvoorwaarden zal het grootste effect behaald kunnen worden.

²⁸ Voor een uitgebreide analyse van de kansen en risico's zie de SCP (2020) *Beleidssignalement Maatschappelijke gevolgen coronamaatregelen. Thuiswerken en werktijdspreiding: mogelijkheden en maatschappelijke gevolgen.*

Verbeter mogelijkheden spreiden arbeidstijden

Net als bij de opstartfase is het van belang dat werkgevers en werknemers in de herstartfase worden voorgelicht over de mogelijkheden om arbeidstijden (gezond) te spreiden. Zie paragraaf 3.6 voor de verdere invulling van deze randvoorwaarde.

Stimuleer dat kinderopvang, detailhandel en dienstverlening op ruimere tijden mogelijk is, zodat ook mensen met vroege begintijden of late eindtijden hiervan gebruik kunnen maken. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan openingstijden en spreekuren in de avonden. Mogelijk moet hier ook op provinciaal en gemeentelijk niveau aandacht aan worden besteed, door bijvoorbeeld het verruimen van de mogelijkheden binnen bestemmingsplannen. Hierbij is belangrijk dat ook de werkenden in kinderopvang, detailhandel en dienstverlening in samenspraak met de werkgever voldoende zeggenschap houden over hun arbeidstijden, zodat de gezonde spreiding van arbeidstijden voor een werkende niet een ongezonde spreiding van arbeidstijden voor een andere werkende betekent en een 'waterbed-effect' wordt voorkomen. Op decentraal niveau kunnen hier verdere afspraken over worden gemaakt.

Op decentraal niveau kunnen werkgevers en werknemers afspraken maken om de vuistregel rond het spreiden van arbeidstijden zo effectief en gezond mogelijk binnen de verschillende sectoren verder te verwezenlijken. Voorbeelden van zulke afspraken zijn het bieden van informatie en advies over het spreiden van arbeidstijden en het geven van ondersteuning bij de concrete invulling van het spreiden van arbeidstijden, bijvoorbeeld door middel van dagvensters en roostersystematieken. Ook zouden arbodeskundigen, zoals de preventiemedewerker, een rol kunnen worden gegeven bij het gezond spreiden van arbeidstijden.

4.4 Online onderwijs en spreiding onderwijstijden

Tijdens de 'intelligente lockdown' werden vrijwel alle onderwijsactiviteiten volledig online gevolgd. Nu scholen en onderwijsinstellingen weer gedeeltelijk opengaan zal er ook weer fysiek onderwijs mogelijk zijn, maar is spreiding van tijden nodig om afstand te houden en het OV te ontlasten. Online onderwijs zal voorlopig dus ook nodig blijven. De omslag van fysiek naar online onderwijs heeft echter ook maatschappelijke gevolgen en kan effecten hebben op de onderwijskwaliteit. Daarom is het van belang dat in de komende maanden er meer ruimte komt voor fysiek onderwijs. De effecten van het onderwijs in het po en vo op het auto en OV-gebruik zijn relatief beperkt, zeker door toepassing van de anderhalvemeterregel in het vo en daardoor de spreiding van leerlingen. Daarom richten de aanbevelingen zich vooral op het mbo, hbo en wo.

De vuistregels die voor het onderwijs (mbo, hbo, wo) zijn geformuleerd gaan uit van een goede combinatie tussen online en fysiek onderwijs, waarbij rekening wordt gehouden met de eigenschappen en vereisten van een opleiding en het type student (leeftijd en opleidingstype) en een verruiming van het tijdslot voor het fysieke onderwijs. Deze verruiming schept mogelijkheden voor begeleiding, ontmoeting en werken in kleine groepen, waarbij de anderhalvemeterregel in acht kan worden genomen. Om deze vuistregels te kunnen verwezenlijken zullen een aantal randvoorwaarden in acht moeten worden genomen.

Kansen en risico's

De omslag naar online leren zorgt voor een digitale versnelling. In korte tijd ontstonden er veel samenwerkingsverbanden tussen onderwijsorganisaties, vraagbaken voor afstandsonderwijs en werd er gekeken naar wat wel en niet werkt bij afstandsonderwijs. Toch kleven er ook aanzienlijke nadelen en risico's aan online onderwijs en kan het volledig overschakelen van fysiek naar online onderwijs negatieve maatschappelijke effecten tot gevolg hebben, waaronder het risico op kansenongelijkheid. De ervaring

leert dat online onderwijs en de combinatie van online met fysiek onderwijs meer werkdruk opleveren. De onderwijsinstellingen hebben de behoefte om meer fysiek onderwijs te bieden, naast het online onderwijs dat vanwege de corona-maatregelen ook nog steeds nodig is. De discussie over innovatie van het onderwijs dient breder te worden gevoerd en niet alleen binnen het kader van het beperken van de mobiliteitsvraag.

Om online onderwijs in te zetten moet er aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan, om de risico's ervan zoveel mogelijk te beperken.

Er wordt en is veel ervaring opgedaan met nieuwe onderwijsvormen, zoals gamification, microlearning, online discussiegroepen. Vooral private opleiders hebben hier al langer ervaring mee bij het geven van trainingen en cursussen (vooral voor volwassenen). Online onderwijs kan een goede aanvulling op het fysieke onderwijs zijn. Studies laten zien dat 'blended learning' een effectieve manier van leren kan zijn. Bij het slim inzetten van 'blended learning' ontstaan naast de andere doelstellingen van 'blended learning' ook mogelijkheden om het OV te ontlasten en cruciale fysieke onderdelen doorgang te laten vinden. De lessen die nu worden opgedaan zijn blijvend toepasbaar voor het flexibiliseren van het onderwijs en scheppen kansen om techniek voor online leren effectief in te zetten. Daarbij merkt de werkgroep op dat de huidige situatie in het kader van de coronacrisis los moet worden gezien van de algemene discussie die gaande is over online onderwijs.

Online onderwijs gaat verder dan hoorcolleges online zetten. Het vraagt om een andere didactiek, andere vaardigheden van de docent en de techniek moet ondersteunend zijn aan de inhoud. Onderzoek laat zien dat online onderwijs kan resulteren in slechtere leerprestaties. Het onderwijs vervult ook een belangrijke taak op het gebied van socialisatie. Voor alle leerlingen en studenten is het belangrijk elkaar te ontmoeten, van elkaar te leren en hierdoor andere vaardigheden op te doen dan achter de computer.

Met name in het beroepsonderwijs zijn veel onderdelen van opleidingen lastig online te geven. Het werken met machines en practica zijn moeilijk te simuleren. Hetzelfde geldt voor toetsen: er zitten veel nadelen aan online toetsen en er is nog weinig ervaring mee.

De effectiviteit van online leren is mede afhankelijk van de thuissituatie van iemand: Heeft de leerling of student een goede laptop met passende software en de digitale vaardigheden om alles uit het online onderwijs te halen? En krijgt hij of zij voldoende begeleiding? Die laatste vraag speelt met name in po, vo en deels mbo. In het po zien docenten dat een deel van de kinderen een leerachterstand oploopt omdat ze niet mee kunnen komen of zelfs onbereikbaar zijn, waardoor de kans ongelijkheid toeneemt. Dat is problematisch en het strekt tot de aanbeveling om de oorzaken ervan, die tot nu toe nog niet duidelijk in kaart zijn gebracht, te onderzoeken.

Randvoorwaarden online onderwijs

Omdat het voorlopig nodig zal zijn het onderwijs deels online te organiseren, zijn er aandachtspunten geformuleerd voor de inzet van online onderwijs:

- Een deel van het onderwijs kan online, maar een deel moet fysiek om negatieve leerprestaties te voorkomen.
- Specifieke groepen, zoals kwetsbare leerlingen en studenten, kunnen met voorrang op school terecht.
- Sommige onderwijsvormen vereisen fysieke aanwezigheid. Denk aan practica en toetsen.
- Een combinatie van online en fysiek onderwijs schept kansen om een balans te vinden tussen kwalitatief goed onderwijs en ontlasting van het OV.

- Investeer daarom in de kwaliteit van online onderwijs. Te denken valt aan digitale vaardigheden voor docenten en betere technische faciliteiten en ondersteuning op de onderwijsinstelling en thuis.
- Geef aandacht aan de thuissituatie van leerlingen en studenten en pas waar mogelijk maatwerk toe.

Reisbewegingen OV verminderen:

- Onderzoek mogelijkheden om reizen per (elektrische) fiets mogelijk te maken voor docenten en studenten die op relatief beperkte afstand wonen. Kijk naar mogelijkheden om leerlingen en studenten met eigen vervoer (fietsgroepen of studenten uit eigen stad) wel tijdens de spits fysiek onderwijs te laten volgen.
- Besteed ook aandacht aan groepen leerlingen (VO) die vanwege sociaaleconomische situatie van hun ouders geen fiets tot hun beschikking hebben.
- Onderzoek verdere mogelijkheden om het onderwijs in mbo en ho vaker 's avonds te geven zodat studenten na 19.00 uur terug kunnen reizen. Dit hangt samen met cao-afspraken over avondwerk. Hier moeten de kinderopvang en buitenschoolse opvang (voor docenten met kinderen) dan wel op inspelen.
- Onderzoek of de huidige lestijden van scholen flexibeler kunnen worden ingezet en of deze flexibiliteit ook aan een beter functionerend OV kan bijdragen.
- Onderzoek mogelijkheden om studentenhuisvesting uit te breiden voor nog thuiswonende studenten die afhankelijk zijn van OV.

Verruiming van tijdslot

Voor wo, hbo en het mbo is een protocol opgesteld waarmee de onderwijsinstellingen de herstart van de onderwijsactiviteiten zo spreiden ten opzichte van andere economische branches, dat de spitsdruk in het openbaar vervoer wordt beperkt. Door het ministerie van I&W is (tot 1 september) een tijdslot afgekondigd voor het geven van onderwijs van 11.00 tot 15.00 uur en na 20.00 uur. De onderwijsinstellingen moeten hun onderwijsactiviteiten daarop aanpassen. Met dit tijdslot wordt gevreesd voor een tweede onderwijs-spits. De onderwijssectoren geven aan liever meer spreiding te zien tussen de sectoren en meer ruimte in het geboden tijdslot. Ook wordt met het tijdslot geen ruimte geboden aan oplossingen die geen beroep doen op het OV (zoals lessen voor de groepen die met de fiets komen). De werkgroep ondersteunt deze oproep.

Het mbo is in een aantal gevallen al eerder teruggekeerd naar fysiek onderwijs voor onderwijsactiviteiten die niet online of op afstand konden worden gedaan. Er is afgesproken dat deze reeds opgestarte activiteiten door kunnen gaan, ook als ze buiten het tijdslot vallen.

Door beperkingen die voortkomen uit de anderhalvemeterregel, is het voor instellingen mogelijk om tot slechts 20 procent van de ruimtelijke capaciteit te benutten. Het gevoel leeft breed bij de sectororganisaties dat er na 1 september sprake moet zijn van ruimere tijden en of clustering van uren, al dan niet door creatieve mobiliteitsoplossingen die minder druk leggen op het OV (bv. fietsvergoeding, parkeerplaatsen).

Voor het voortgezet onderwijs is er afgesproken dat leerlingen die minder dan 8 kilometer van school wonen, nadrukkelijk worden opgeroepen om op een andere wijze dan met het OV naar school te komen. Voor leerlingen die verder dan 8 kilometer van school wonen, worden lokale afspraken gemaakt met het OV. Scholen inventariseren de mobiliteitsbehoefte van hun populatie en geven dat door aan het OV die een voorstel doet om een voorziening te treffen.

4.5 Stimuleren van de tweewieler

Voor een meer flexibel mobiliteitsbeleid en het stimuleren van het flexibel gebruik van verschillende vervoerwijzen kan worden gedacht aan het bevorderen van het gebruik van ander vervoer dan OV en auto, zoals de tweewielers.

Voor het stimuleren van de tweewielers zijn verschillende opties denkbaar:

- via belastingvoordeel of subsidie bij de aanschaf van een (elektrische) fiets of een elektrische scooter (milieuvriendelijkheid belangrijk uiteraard).
- via een reiskostenvergoeding voor de kilometers met de fiets.
- publieke campagnes (gebruik goede voorbeelden)
- onderzoek en verbeter het fietsverkeer in stedelijk gebied en investeer in fietspaden en snelfietsroutes om fietsgebruik te stimuleren. Provincies en stadsregio's hebben een groot aantal snelfietsroutes in de planning. Een Rijksbijdrage zorgt voor versnelling van de realisering en een verdere kwaliteitsverbetering.
- Zorg voor voldoende en goed bereikbare fietsenstallingen.

Hierbij moet wel worden bedacht dat de fietspaden drukker worden als veel mensen uitwijken naar de fiets. Voor de coronamaatregelen was het in de spits op sommige routes in de stad onmogelijk om op de fiets 1,5 meter afstand te houden van medefietsers. Dit probleem, dat vaak betrekking heeft op heel specifieke routes, zal groter worden als allerlei maatregelen versoepeld worden maar het stedelijk OV minder toegankelijk blijft over.

5. Slotbeschouwing

Dit briefadvies bespreekt verschillende maatregelen gericht op het beheersbaar houden van de druk op het autoverkeer en OV-gebruik. De planbureaus hebben laten zien dat een aantal maatregelen: het gedeeltelijk thuiswerken, spreiden van arbeidstijden en het deels online aanbieden van onderwijs, positieve effecten heeft op het verminderen van de OV-mobiliteit.

Op basis daarvan heeft de werkgroep de volgende vuistregels geformuleerd waar - op basis van een groot belevingsonderzoek de komende maanden - voor de toekomst naar toe kan worden gewerkt:

1. Faciliteer het in deeltijd thuiswerken van werknemers waarbij, voor de juiste verhouding tussen thuiswerken en op de werkplek zijn, rekening wordt gehouden met de sector, de specifieke omstandigheden en het type werkzaamheden.
2. Maak het spreiden van arbeidstijden mogelijk waar de kenmerken van de sector en het type werkzaamheden dit toelaten.
3. Faciliteer de gewenste combinatie tussen online en fysiek onderwijs, waarbij rekening wordt gehouden met differentiatie waaronder de eigenschappen en vereisten van een opleiding en het type student. Stimuleer de kwaliteit van online onderwijs door op korte termijn te investeren.
4. Verruim het tijdsslot voor het fysieke onderwijs (in het mbo, hbo en wo) en zonodig voor kinderopvang.
5. Stimuleer het gebruik van tweewielers.

Een heldere communicatie vanuit de rijksoverheid van deze vuistregels is essentieel.

De komende maanden (de opstartfase) bieden ons de mogelijkheid om in kaart te brengen wat we kunnen leren van het op grote schaal (gedwongen) thuiswerken en van de digitale versnelling die in het onderwijs heeft plaatsgevonden. Juist de komende

maanden zijn interessant omdat we ons dan bevinden in de opstartfase; waarin sectoren weer opengaan en de wereld weer stap voor stap in beweging komt. Wat willen we behouden, wat zijn de kansen en waar lopen we tegenaan? Wat kunnen we ervan leren? De werkgroep stelt voor om hiervoor een groot belevingsonderzoek te starten onder ondernemers en werkenden. Deze ervaringen kunnen worden benut om de vuistregels verder in te vullen. Dit zal dan plaatsvinden op het decentrale niveau tussen werkgevers en werknemers.

Een zelfde soort onderzoek kan plaatsvinden bij de betreffende partijen in het onderwijs. Daarnaast is het van belang om goed te gaan monitoren hoe de mobiliteit zich ontwikkelt. Zo kan er voor worden gezorgd dat vraag en aanbod in balans blijven en een veilige OV-reisomgeving wordt geborgd. Een brede blik op mobiliteit is daarbij essentieel.

In de herstartfase willen we met onze vuistregels deeltijd thuiswerken, spreiding van arbeidstijden en in het in deeltijd aanbieden van online onderwijs een kans geven. Daarbij is het de komende tijd zoeken naar een optimum; we gaan van een situatie van volledig (gedwongen) thuiswerken naar een of meerdere dagen thuiswerken, van volledig online onderwijs naar 'blended learning' en van een krappere naar een ruimer tijdslot voor het onderwijs. Randvoorwaarden zijn hierbij geformuleerd om de risico's te beperken. Nadere afspraken zullen zo veel mogelijk op decentraal niveau worden gemaakt.

In deze fase, waar het coronavirus min of meer onder controle is maar een vaccin of geneesmiddel nog ontbreekt, acht de werkgroep het bovendien van belang om te investeren in innovatie en digitale ontwikkelingen. Ook het gebruik van tweewielers dient volgens de werkgroep te worden gestimuleerd.

Bijlage I Adviesaanvraag

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Sociaal-Economische Raad
drs M.I. Hamer
Postbus 90405
2509 LK Den Haag

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Datum 11 mei 2020
Betreft Adviesaanvraag auto- en OV-gebruik

Geachte mevrouw Hamer,

De bestrijding van de COVID-19 pandemie en zijn gevolgen bereikt op dit moment een nieuwe fase. Dankzij de naleving van de maatregelen die zijn genomen sinds maart jongstleden neemt de controle over het virus toe. Het aantal nieuwe besmettingen, ziekenhuis- en IC-opnames neemt af. De beschikbaarheid van beschermings- en testmiddelen neemt toe.

Dit maakt dat het kabinet in de brief van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport aan de Tweede Kamer d.d. 6 mei een aantal eerste voorzichtige stappen aankondigt om maatregelen te versoepelen en daarenboven een vooruitblik schetst op mogelijke stappen in de komende maanden. Het perspectief van de volksgezondheid dient daarbij in samenhang gezien te worden met het maatschappelijk, sociaal en economisch perspectief en kent daarmee ook samenhang in timing. Economie en gezondheid staan niet tegenover elkaar maar liggen juist in elkaars verlengde.

Daarom betreft het kabinet ook partijen als de denktank coronacrisis en het COVID-19 overleg van de planbureaus en het RIVM bij zijn vervolgstappen. Daarmee geeft het kabinet tevens uitvoering aan de op 22 april aanvaarde motie van het lid Segers c.s. (TK 2019-2020, Kamerstuk 25295, nr. 289) waarin de regering wordt verzocht in overweging te nemen naast het OMT ook andere experts te laten adviseren en bijvoorbeeld een impact management team in te stellen dat het kabinet vanuit een breder perspectief kan adviseren over de transitie strategie en de sociale en economische effecten van de crisismaatregelen. Het is in dit kader dat ik mij tot u wend, mede namens mijn collega's de Staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Stientje van Veldhoven, de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid Wouter Koolmees en de Minister van Economische Zaken en Klimaat Eric Wiebes. Eerder bent u, evenals de andere in de brief van de minister van VWS vermelde partijen, benaderd om zo mogelijk in de loop van mei een briefadvies te geven over de punten die u in bovenstaand kader relevant acht om nu met spoed onder de aandacht van het kabinet te brengen.

Ik voeg daar thans aan toe het verzoek om, eveneens aangekondigd in de voornoemde brief van de minister van VWS, het kabinet te adviseren over de vraag hoe kan worden gerealiseerd dat niet iedereen in de komende maanden weer tegelijk het OV gaat gebruiken of de auto neemt. Daarbij kan gedacht worden aan gespreide werk- en lestijden van bedrijven en onderwijsinstellingen

(zowel in het primair onderwijs, voortgezet onderwijs, MBO als hoger onderwijs) en kinderopvang, aan structureel meer thuiswerken, aan een grotere rol voor de fiets maar ook aan zaken als openingstijden van voorzieningen en winkels. Dat raakt aan vragen rond (institutionele) knelpunten voor werkgevers, winkels en instellingen indien werk- en openingstijden meer worden gespreid over de dag en week. Ook zullen zich vragen rond prioritering aandienen: welke groepen/sectoren zouden prioriteit moeten krijgen gegeven de beperkte capaciteit? Doorsnijdend zijn vragen naar waar de richting en kaders vanuit de (rijks)overheid dan wel medeoverheden worden gegeven en waar sectoren juist beter zelf tot maatwerk kunnen komen, naar het belang van (om-)scholing in de transitie naar een anderhalvemetersamenleving en naar strategische randvoorwaarden wat betreft bijvoorbeeld economische structuur en klimaat.

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Datum
11 mei 2020

Het zou dienstig zijn indien u bij uw advisering uitgaat van het door het kabinet geschetste perspectief, (de voorgenomen routekaart) binnen de daarin geschetste randvoorwaarden, waarbij naar verwachting in toenemende mate een beroep zal worden gedaan op vervoersmogelijkheden of de alternatieven daarvoor.

Het kabinet schat in tot begin juni geen besluiten te nemen die de capaciteit van het OV te boven gaan, daarna zullen de gestelde vragen naar verwachting pregnanter worden. Mijn verzoek is dan ook uw advisering tegen 1 juni aan mij te doen toekomen. Voor de goede orde zij vermeld dat ik voornemens ben uw adviezen openbaar te maken.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Bijlage II Samenstelling van de Werkgroep Auto en OV van de Denktank Coronacrisis

Onafhankelijke leden

drs. M.I. (Mariëtte) Hamer (voorzitter)

dr. S.R.A. (Steven) van Eijck

Ondernemersleden

R. (Rob) Mulder (VNO-NCW/MKB-Nederland)

R. (Raymond) Puts (AWVN)

Werknemersleden

T. (Tuur) Elzinga (FNV)

J. (Jessica) van Ruitenburg (FNV)

J.P (Jan Pieter) Daems (CNV)

G. (Gerrit) van der Kamp (VCP)

Adviserende leden

G. (Godfried) Engbersen (WRR)

L. (Leonard) Geluk (VNG)

A. (Albert) Vermuë (VNG)

Secretariaat

dr. I. (Ivy) Koopmans

mr. E.J. (Erik) van de Haar

Contactgegevens

SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
Bezuidenhoutseweg 60
Postbus 90405
2509 LK Den Haag

T 070 3499 525

E communicatie@ser.nl

www.ser.nl

© 2020, Sociaal-Economische Raad