

Conceptaanbeveling Mobiliteit en Telewerken

Preambule

Deze conceptaanbeveling is gericht aan werkgevers en werknemers op decentraal niveau.

Tevens is deze conceptaanbeveling bedoeld als het advies van de Stichting van de Arbeid aan de Taskforce Mobiliteitsmanagement wat betreft de relatie tussen arbeidsvoorwaardenoverleg en mobiliteit.

De Taskforce zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat in brede zin adviseren over de wijze waarop de bereikbaarheid van regio's en bedrijven kan worden verbeterd. Op verzoek van de Stichting van de Arbeid heeft de Taskforce het onderdeel 'arbeidsvoorwaarden en mobiliteit' van zijn advies overgelaten aan de Stichting.

De conceptaanbeveling betreft voorts een uitwerking van afspraken gemaakt tussen het kabinet, de Stichting van de Arbeid en de VNG tijdens de Participatietop van 27 juni 2007 waarbij partijen, in het kader van het bevorderen van de arbeidsparticipatie, onder meer stelden dat "door (cao)afspraken te maken over de mogelijkheden voor telewerk kan de participatiegraad van vooral ook vrouwen worden bevorderd".

In deze conceptaanbeveling Mobiliteit en Telewerken geeft de Stichting van de Arbeid aan op welke wijze werkgevers en werknemers op decentraal niveau via (arbeidsvoorwaarden)overleg kunnen bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van regio's en bedrijven enerzijds en bevordering van een hogere arbeidsparticipatie anderzijds.

Deze conceptaanbeveling is een verkorte versie van de voorgenomen aanbeveling Mobiliteit en Telewerken. In de uitgebreide versie zal de uitwerking van de voorgestelde stappen worden opgenomen.

De Stichting van de Arbeid zal in principe de aanbeveling definitief vaststellen nadat de kabinetsreactie op het advies van de Taskforce Mobiliteitsmanagement bekend is én de Stichting vervolgens visie en voorgestane inzet van het kabinet, in relatie tot een beoordeling van de voorstellen en inzet van partijen vertegenwoordigd in de Taskforce, als adequaat heeft beoordeeld.

1. Aanleiding

Een goede bereikbaarheid van regio's en bedrijven en een vlotte doorstroming van verkeer en vervoer zijn belangrijke economische voorwaarden. Het zorgt voor een efficiënt functioneren van bedrijven en maakt Nederland aantrekkelijk als vestigingsland. De concurrentiepositie van ons land wordt hiermee versterkt.

De laatste decennia neemt echter de bereikbaarheid van regio's en bedrijven, vooral in de spits en in de stedelijke gebieden, steeds verder af. Oorzaak is een toenemende congestie en verkeershinder als gevolg van een aanhoudende groei van de mobiliteit van mensen zowel in de werk- als in de privé sfeer, alsmede een achterblijvend aanbod aan infrastructuur.

De overheid speelt een belangrijke rol ten aanzien van het bereikbaarheidsprobleem, in het bijzonder op infrastructureel gebied. Om het tij te keren, is het volgens de Stichting van de Arbeid echter ook noodzakelijk dat werkgevers en werknemers in sectoren en bedrijven mobiliteitsbeleid ontwikkelen ten aanzien van woon-werkverkeer, afspraken maken over het managen van mobiliteit en tot daarbij passende arbeidsvoorwaarden komen. Een goede bereikbaarheid van bedrijven en instellingen heeft bovendien een positieve invloed op de tevredenheid van de werknemers.

Een andere belangrijke voorwaarde voor de economische ontwikkeling van Nederland is voldoende arbeidsparticipatie. De huidige arbeidsparticipatiegraad leidt tot knelpunten in de personeelsvoorziening. Verhoging hiervan is nodig om te komen tot een verbreding van het draagvlak van de financiering van toekomstige maatschappelijke voorzieningen. Bovendien staan er bij een hoge arbeidsdeelname minder mensen aan de kant, wat de sociale samenhang bevordert. Om tot een arbeidsparticipatiegraad van 80% in 2040 te komen, zijn extra beleidsmaatregelen nodig.

Door mobiliteitsmanagement op ondernemingsniveau te koppelen aan arbeidstijdenmanagement is het volgens de Stichting van de Arbeid mogelijk zowel te voldoen aan de behoefte van werkgevers tot spreiding van werktijden als aan de behoefte van werknemers om werk en privé beter te combineren. Op deze manier wordt bijgedragen aan het terugdringen van de congestie en aan het bevorderen van een hogere arbeidsparticipatie. Telewerken kan hierin een belangrijke scharnierfunctie vervullen als aan beide doelstellingen tegelijkertijd wordt bijgedragen.

De Stichting van de Arbeid acht het van groot belang dat de bereikbaarheid van regio's en bedrijven daadwerkelijk en op zo kort mogelijke termijn wordt verbeterd. Dit is in het belang van de economie en in het belang van werknemers. Dat geldt zeker voor werknemers die arbeid en zorgtaken combineren en die hierbij grote hinder ondervinden als gevolg van verkeerscongestie in hun woon-werkverkeer. Vermeden moet worden dat deze werknemers minder of zelfs geheel niet werken.

De Stichting ziet in het verbeteren van de bereikbaarheid een belangrijke samenhang met de noodzakelijke verdere vergroting van de arbeidsparticipatie. Arbeidspotentieel dat vanwege de reistijden nu nog afziet van deelname aan het arbeidsproces kan worden gemobiliseerd. Ook kunnen minder validen in de gelegenheid worden gesteld aan de arbeid deel te nemen door op afstand te werken. Tegen deze achtergrond heeft de Stichting het noodzakelijk geacht

om - in de vorm van een aanbeveling aan werkgevers en werknemers op decentraal niveau, in sectoren en bedrijven - een aantal oplossingsrichtingen¹ te presenteren.

2. Doel

De Stichting van de Arbeid wil werkgevers en werknemers op decentraal niveau in sectoren en bedrijven stimuleren de problematiek van de steeds slechter wordende bereikbaarheid van regio's en bedrijven aan te pakken en de arbeidsparticipatie te bevorderen. Zij wijst op de noodzaak en voordelen van het treffen van mobiliteitsmaatregelen en - voor zover dit binnen het bedrijfsproces (organisatorisch) mogelijk is - het maken van afspraken over telewerken. In de toekomst zal naar verwachting telewerken een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van de congestieproblemen in Nederland.

De Stichting van de Arbeid beschouwt het tot stand komen van mobiliteitsbeleid en -management wel als een vrijwillige, maar niet als vrijblijvende opgave. Zij vindt een zakelijke benadering van de problematiek essentieel. Daarbij past de opmerking dat nut en noodzaak hiervan kan verschillen per regio, sector en onderneming en derhalve maatwerk aanpak en maatwerkoplossingen, in het bijzonder ten aanzien van het te kiezen instrumentarium, uitgangspunt zijn.

Na het uitbrengen van de aanbeveling zal de Stichting van de Arbeid in de twee jaar die daarop volgen periodiek (laten) monitoren op welke wijze via arbeidsvoorwaardelijke afspraken vorm en inhoud wordt gegeven aan mobiliteitsbeleid in brede zin, waaronder telewerken. Op basis van de voortgang zal de Stichting medio 2010 beoordelen of tot nadere aanbevelingen gekomen moet worden.

3. Conceptaanbevelingen

Om de bereikbaarheid van regio's en bedrijven te verbeteren en de arbeidsparticipatie te vergroten, beveelt de Stichting van de Arbeid werkgevers en werknemers op decentraal niveau aan om:

- met elkaar in overleg te treden over het onderwerp 'mobiliteit en bereikbaarheid' met als doel - daar waar zich problemen op dit terrein voordoen - te komen tot mobiliteitsbeleid en -afspraken die congestie tegengaan en bereikbaarheid van regio's en bedrijven verbeteren.
- bij het formuleren van mobiliteitsbeleid en het maken van mobiliteitsafspraken in te zetten op het bevorderen van een bewust keuzegedrag van werknemers ten aanzien van de vraag *of en wanneer de reis wordt gemaakt en met welk vervoermiddel* en hierbij te streven naar het beperken van het aantal autokilometers, met name in de spits.
- een koppeling te maken tussen mobiliteitsmanagement en arbeidstijdenmanagement waardoor bijvoorbeeld voor werkgevers de mogelijkheid ontstaat om werktijden te

¹ De betreffende oplossingsrichtingen worden nader uitgewerkt in de uitgebreide versie van deze *Conceptaanbeveling over Mobiliteit en Telewerken*.

spreiden en voor werknemers om werk en privé beter te combineren. Dit draagt zowel bij aan een betere bereikbaarheid als het bevorderen van een hogere arbeidsparticipatie.

- telewerken te beschouwen als een bruikbaar instrument om zowel de mobiliteit terug te dringen als de arbeidsparticipatie te bevorderen en binnen de (organisatorische) mogelijkheden te streven naar invoering hiervan binnen het bedrijf.
Aanbevolen wordt inzichtelijk te maken welke werkzaamheden in principe in aanmerking kunnen komen voor telewerken en bij vacatures de mogelijkheid tot partieel telewerken te benoemen.
- de arbeidsvoorwaardelijke aspecten van de mobiliteitsafspraken te bespreken in het arbeidsvoorwaarden/cao-overleg en zo nodig te komen tot geactualiseerde of nieuwe arbeidsvoorwaarden (en voor zover noodzakelijk tot bijbehorende procedureafspraken) op het gebied van mobiliteit en telewerken. Bij het ontbreken van een cao of in het verlengde van cao-afspraken kan het overleg plaatsvinden tussen de werkgever en de ondernemingsraad/personeelsvertegenwoordiging (or/pvt). Deze afspraken kunnen worden vastgelegd in een cao-protocol, arbeidsvoorwaardenregeling en/of managementrichtlijn.
- op sector/brancheniveau (ondersteunende/voorbeeld/experimentele) pilots met betrekking tot mobiliteit en telewerken te ontwikkelen waar aangesloten organisaties aan kunnen deelnemen dan wel de ontwikkeling van pilots van onderop te initiëren en/of te ondersteunen ter (verdere) stimulering van het maken van afspraken op deze terreinen;
op ondernemingsniveau pilots te starten rondom mobiliteit en telewerken om bij wijze van experiment draagvlak, slaagkans en effectiviteit van maatregel(en) te verkennen.

4. Voorgenomen concrete aanpak

De Stichting van de Arbeid is van mening dat de oplossing voor het congestie- en bereikbaarheidsprobleem, voor zover werkgevers en werknemers daar middels hun arbeidsvoorwaardelijk beleid invloed op kunnen hebben en in aanvulling op het overheidsbeleid, gezocht moet worden in het verminderen van het aantal autokilometers woon-werkverkeer met name in de spits door:

- 1) anders reizen en flankerend beleid;
- 2) telewerken en anders indelen van werkpatronen en werktijdregelingen.

De Stichting van de Arbeid gaat ervan uit dat werkgevers en werknemers op decentraal niveau het verplaatsingsgedrag van werknemers kunnen beïnvloeden aan de hand van mobiliteitsbeleid, mobiliteitsmanagement en arbeidsvoorwaarden. Zij doet hierover een aantal aanbevelingen. Dit in aanvulling op eerder in de Sociaal-Economische Raad ontwikkeld generiek beleid².

² Zie hiervoor de Nota Ruimte (publicatienummer 2004/08) en de Nota Mobiliteit (publicatienummer 2005/01) van de Sociaal-Economische Raad.

De Stichting van de Arbeid beveelt met betrekking tot mobiliteitsbeleid aan dat:

- sectoraal- of bedrijfstakgeorganiseerde werkgevers- en/of werknemersorganisaties bespreken of, en zo ja hoe, er vanuit de sector(kenmerken) een bijdrage kan worden geleverd op het gebied van mobiliteit met het oog op het oplossen van het congestie- en bereikbaarheidsprobleem in Nederland.

Dit kan er toe leiden dat:

- er afspraken worden gemaakt over het verschaffen van voorlichting aan werkgevers en werknemers op bedrijfs(tak)niveau over mobiliteitsmanagement in de onderneming en dat er voorbeelden en werkwijzen worden aangedragen;
- er raamwerkafspraken worden gemaakt in de cao die het tot stand komen van mobiliteitsmanagement op ondernemingsniveau stimuleren.

Met betrekking tot mobiliteitsmanagement en daaraan gerelateerde ondersteunende arbeidsvoorwaarden beveelt de Stichting van de Arbeid aan:

- mobiliteitsmaatregelen op ondernemings- of bedrijfsniveau te treffen die een ander mobiliteitsgedrag van werknemers ondersteunen of stimuleren. In dit kader gaat het management in het bedrijf na:
 - of er een mobiliteitsprobleem is binnen het bedrijf en zo ja welk;
 - hoe bewust keuzegedrag van werknemers ten aanzien van de vraag *of en wanneer de reis wordt gemaakt en met welk vervoermiddel* gestimuleerd kan worden;
 - welke (combinatiemix van) specifieke mobiliteitsmaatregelen nodig zijn.

Een niet-limitatieve opsomming van mobiliteitsmaatregelen is opgenomen in paragraaf 4.4, waarbij wordt benadrukt dat niet iedere mobiliteitsmaatregel voor ieder bedrijf toepasbaar is. Dat hangt af van de omvang van het bedrijf, de locatie, de werkzaamheden en werkprocessen, de regio, en dergelijke. Mobiliteitsmanagement is een kwestie van maatwerk.

- om in het proces om tot mobiliteitsmaatregelen te komen een aantal stappen te volgen³. Aangezien de mogelijkheid bestaat dat de huidige arbeidsvoorwaardelijke regelingen aanpassing behoeven, kan het wenselijk of nodig zijn werknemersorganisaties en/of medezeggenschapsorganen zoals or of pvt vroegtijdig bij dit proces te betrekken.
- om indien beoogde mobiliteitsmaatregelen nopen tot aangepaste of nieuwe arbeidsvoorwaarden werkgevers en werknemers hierover overeenstemming dienen te bereken.

Sociale partners kunnen mobiliteitsgerelateerde arbeidsvoorwaarden zoals reiskostenvergoedingen bij cao overeenkomen op het niveau van de bedrijfstak, maar ook op het niveau van de onderneming in geval van een ondernemings-cao. Omdat een bedrijfstak-cao zich niet altijd leent om op dit onderwerp tot concrete afspraken te komen,

³ De betreffende stappen worden nader uitgewerkt in de uitgebreide versie van deze *Conceptaanbeveling over Mobiliteit en Telewerken*.

kunnen organisatorische en randvoorwaardelijke afspraken, die op ondernemingsniveau verder worden uitgewerkt tussen sociale partners en/of or/pvt, uitkomst bieden.

- om kostenneutraliteit als uitgangspunt te kiezen bij het maken van nieuwe arbeidsvoorwaardelijke regelingen. Bij de beoordeling hiervan behoren betrokkenen de lasten van de bestaande regelingen en de (directe en/of indirecte) inverdieneffecten mee te wegen. In dat kader wordt gewezen op het tot stand brengen van regelingen met een stimulerend dan wel ontmoedigend karakter.